

BADAJOS: CIUDAD AMURALLADA EL PROGRESO CONTRA EL BALUARTE DE SAN JUAN ¹

Carlos Cándido FRAILE CASARES

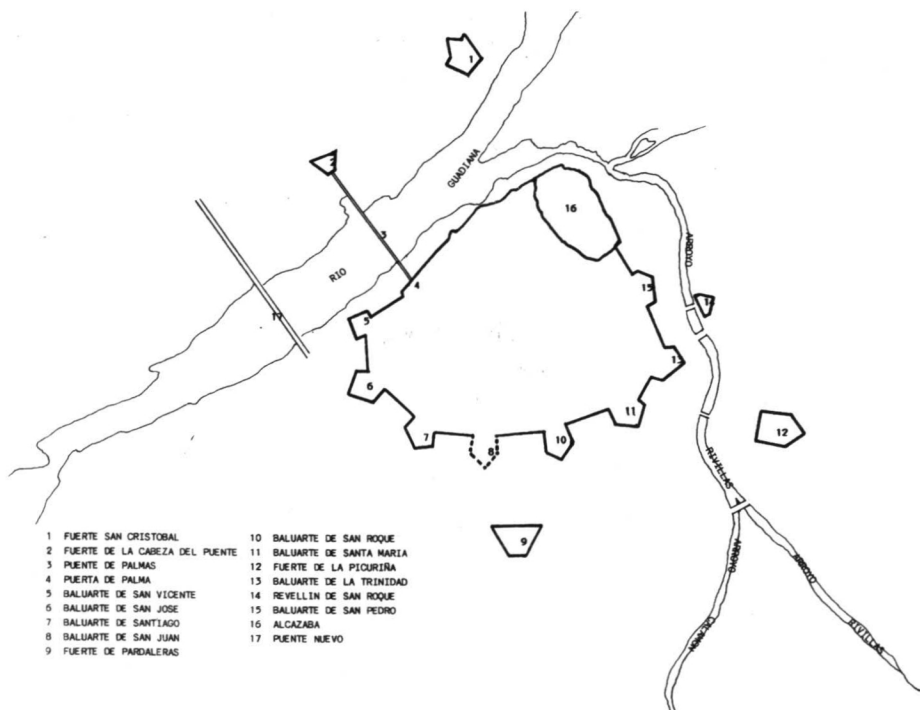
En el verano de 1964 se consumó la demolición del Baluarte de San Juan, único que falta del sistema defensivo de Badajoz. Se planteó una incompatibilidad entre el desarrollo de la ciudad y esta fortificación. La ciudad es un organismo vivo que tiene su nacimiento y su desarrollo, y en ocasiones su declive. Sus tejidos han de soportar las funciones que se les encomiendan, y esas funciones han de ser suficientes. Las ciudades que no conocen su historia tienen el peligro de repetirla. En nuestra sociedad (y Badajoz no ha sido excepción en ello) se ha ido acrecentando la sensibilidad por el patrimonio heredado y la responsabilidad de transmitirlo a las siguientes generaciones en mejor estado que como lo hallamos. Badajoz fue amurallada y quiso dar la espalda a sus baluartes pensando que eran un inconveniente irreconciliable con el desarrollo que se convirtió en un mito en los años 60. En 1940 el amurallamiento es completo y está en buen estado. Por contraste en 1970 las murallas han dejado de ser algo emblemático de la ciudad, y sus restos, aunque abundantes, se hallan escondidos entre las edificaciones que han invadido los glacis del sistema Vauban. Concisamente podemos decir que tratamos de estudiar dos hechos (la degradación de la parte antigua de la ciudad y la demolición de parte de sus murallas) y las implicaciones mutuas entre ambos. Quizá sea la condición de las ciudades tal que, a ejemplo nuestro, no permanezcan siempre y de la misma manera. Vamos a adentrarnos en cómo se produjeron los hechos y qué acciones convivieron con ellos, buscando los *por qué* de estos sucesos.

Hemos de suponer un suficiente conocimiento de la ciudad de Badajoz, pues la simple descripción sería excesivamente extensa. Recordemos tan sólo que se establece en la confluencia del Arroyo Rivillas con el río Guadiana por el Sur de éste. En este lugar se eleva el cerro de la Muela, donde se ubica la Alcazaba, con 209 metros de altitud sobre el nivel del mar, y que constituye el núcleo originario de la ciudad. Badajoz ha tenido asentamientos desde la Edad del Bronce, unos 3.000 años antes de Jesucristo. Celtas, romanos y visigodos habitaron el cerro de la Muela, pero

¹ El presente artículo está basado en uno de los aspectos desarrollados por el autor en su Tesis Doctoral «Desarrollo intramuros de la ciudad de Badajoz: 1939-1979», defendida en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Sevilla en 1991.

sin llevarlo a adquirir la categoría de ciudad, para lo cual habrá que esperar hasta la dominación musulmana. En época romana hubo un asentamiento al Sur de la travesía actual de la carretera N-V Madrid-Lisboa: Las Tomas, con una presa y una necrópolis. La hipótesis de que Pax Augusta estuviera enclavada en Badajoz ha sido abandonada, y Badajoz entra en la historia como tal más tardíamente. Debe tratarse de los siglos VI a VIII por arqueología comparada. En el siglo IX tenemos noticia cierta de la fundación de la ciudad musulmana en el cerro de la Muela, sobre asentamientos anteriores que se remontan a épocas prehistóricas. Por las características estratégicas del citado cerro fue elegido para asentar en él la Alcazaba. Se estudió edificarla sobre el cerro de San Cristóbal (en la vertiente Norte del Guadiana) pero el Emir de Córdoba no lo permitió. Desde ese momento adquiere un carácter fronterizo preponderante, que se mantiene aún hoy, en los caminos que unen Este con Oeste de la Península y el Norte con el Sur. La Alcazaba que hoy corona el cerro es del siglo XII, si bien desde el X se tienen noticias de la existencia de recinto amurallado almohade y de diversas reparaciones y ampliaciones. El hallazgo de un lienzo de muralla parece remontar su edad al siglo IX. Se trata de un recinto cerrado de lienzos de muralla entre torres rectangulares, puertas en zaguán y algunas torres albarranas, entre las que destaca la de la Atalaya, popularmente llamada *Torre de Espantaperros*, torre octogonal que hoy remata un campanario de planta cuadrada.

El crecimiento posterior de Badajoz se realiza en sectores concéntricos al Sur de la Alcazaba, pudiéndose datar las diferentes manzanas por su cercanía al núcleo



Esquema de amurallamiento.

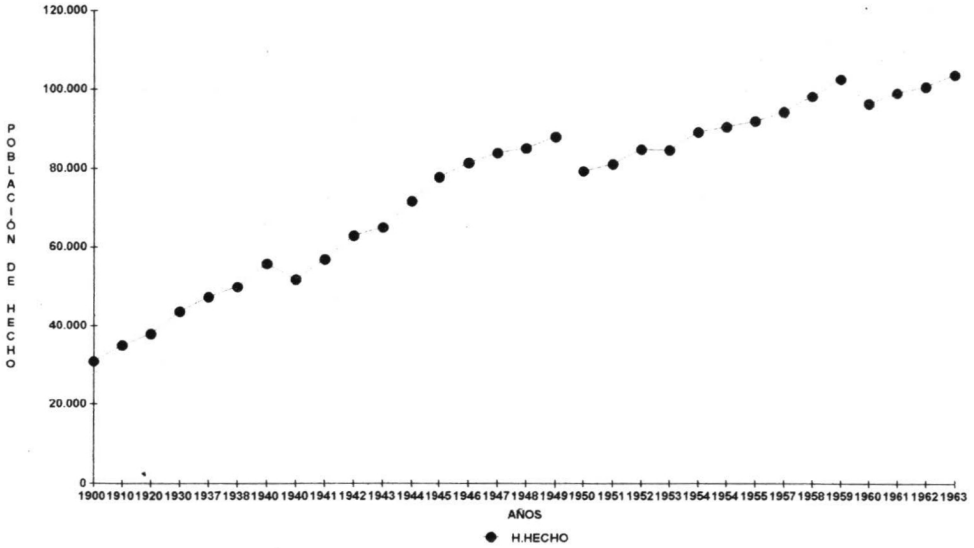
originario, ocupando entre los siglos XI y XVIII los terrenos existentes entre el primitivo amurallamiento de la Alcazaba y el posterior del sistema Vauban, que desde el siglo XVII al XIX no permitió expansiones extramuros de Badajoz. Se amplió el recinto amurallado en diversas ocasiones hasta que en el siglo XVII el nuevo amurallamiento de sistema Vauban sustituyó al antiguo, quedando algunos vestigios de la muralla anterior. El nuevo sistema defensivo Vauban respetó la Puerta de Palmas (datada en 1551) que da acceso a la ciudad desde el Puente de Palmas (también del siglo XVI) y algunas puertas de las murallas. Suprimió los lienzos existentes con sus fosos inundables que convertían a Badajoz en una isla en la desembocadura del Rivillas hacia el Guadiana y levantó diversos Fuertes y Baluartes, con fosos y contrafosos, lienzos de muralla intermedios, pasadizos cubiertos, todo lo cual ofrecía al exterior terraplenes más resistentes a la artillería que las murallas tradicionales. El recinto creado, sin embargo, no era cerrado por el nuevo sistema: para la zona de la Alcazaba se estimó suficiente la dificultad orográfica y las murallas existentes, por lo que el sistema Vauban se desarrolla en sector hacia el Sur, respetando la Alcazaba al Norte. El esquema del amurallamiento es el del gráfico que se realiza. Posteriormente, en el siglo XIX, nacen los barrios de San Roque, al Este, en la otra margen del arroyo Rivillas, y de la Estación, que posteriormente se llamará de San Fernando, al Oeste, en la otra rivera del Guadiana.

Hasta 1964, la población evoluciona de la forma que a continuación se expone, aunque hay motivos para suponer que los deseos de superar la barrera psicológica de los 100.000 habitantes de hecho haya podido suponer una modificación de los datos:

| <i>Año</i> | <i>H. hecho</i> | <i>Derecho</i> | <i>Diferencia</i> | <i>% anual</i> |
|------------------|-----------------|----------------|-------------------|----------------|
| 1940 | 51.869 | 51.734 | 1.995,00 | 2,00 |
| 1941 | 57.004 | 57.397 | 5.135,00 | 9,90 |
| 1942 | 62.880 | 55.670 | 5.876,00 | 10,31 |
| 1943 | 65.032 | 57.802 | 2.152,00 | 3,42 |
| 1944 | 71.648 | 64.796 | 6.616,00 | 10,17 |
| 1945 | 77.635 | 76.997 | 5.987,00 | 8,36 |
| 1946 | 81.346 | 80.748 | 3.711,00 | 4,78 |
| 1947 | 83.857 | 79.931 | 2.511,00 | 3,09 |
| 1948 | 85.147 | 82.458 | 1.290,00 | 1,54 |
| 1949 | 87.941 | 88.915 | 2.794,00 | 3,28 |
| 1950 (INE) | 79.291 | | -8.650,00 | -9,84 |
| 1951 | 81.078 | | 1.787,00 | 2,25 |
| 1952 | 84.788 | 81.860 | 3.710,00 | 4,58 |
| 1953 | 84.635 | 88.463 | -153,00 | -0,18 |
| 1954-VI | 89.175 | 86.617 | 4.540,00 | 10,73 |
| 1954-XII | 90.398 | 87.974 | 1.223,00 | 2,74 |
| 1955 | 91.847 | 89.292 | 1.449,00 | 1,60 |
| 1957 | 94.142 | 96.067 | 2.295,00 | 1,25 |
| 1958 | 98.088 | 96.965 | 3.946,00 | 4,19 |
| 1959 | 102.464 | 101.595 | 4.376,00 | 4,46 |
| 1960 | 96.317 | 95.238 | -6.147,00 | -6,00 |
| 1961 | 98.957 | 97.943 | 2.640,00 | 2,74 |
| 1962 | 100.466 | 99.765 | 1.509,00 | 1,52 |
| 1963 | 103.473 | 101.961 | 3.007,00 | 2,99 |

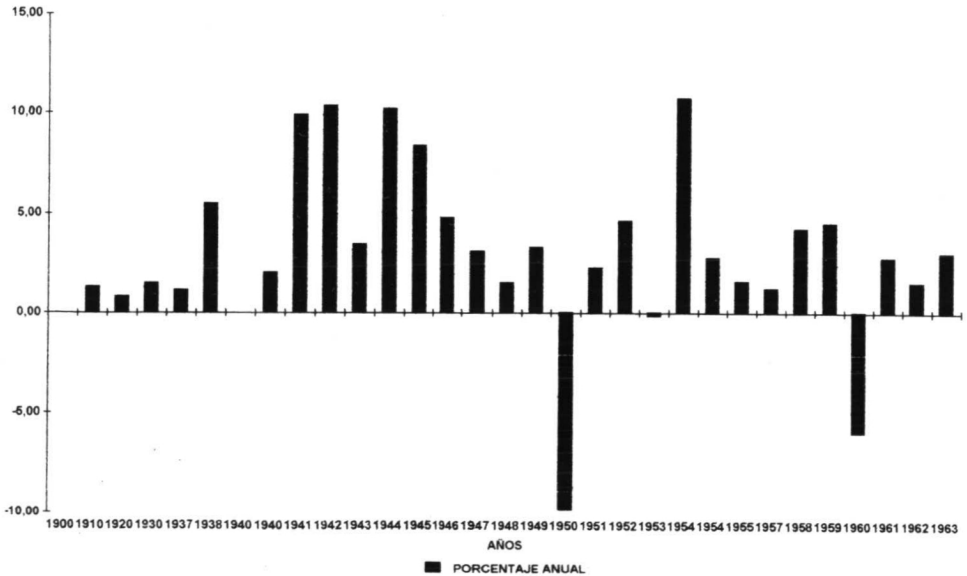
En la información al Pleno Municipal de fecha 15 de septiembre de 1961 se hace constar en el acta que *el Alcalde supone que hay error y rectifica padrón de Diciembre, será mayor de 100.000 habitantes*. Cuando contemplamos el gráfico de poblaciones de Badajoz observamos unos puntos que no siguen los ritmos habituales:

EVOLUCION DEL PADRON HASTA 1964



Examinando los porcentajes de variación anuales observamos que esos «picos» se producen precisamente en 1950 y en 1960, años en que se realiza el censo nacional.

PORCENTAJES ANUALES DE CRECIMIENTO DEMOGRAFICO HASTA 1964



En cualquiera de los casos el ritmo es creciente en términos generales y puede afirmarse que la población se estabiliza alrededor de los 100.000 habitantes, aunque los datos de los últimos años, como comentaremos más tarde, apuntan a un crecimiento continuo y no dejan traslucir la crisis de toda Extremadura con la gran emigración que afectará también a la capital de Badajoz.

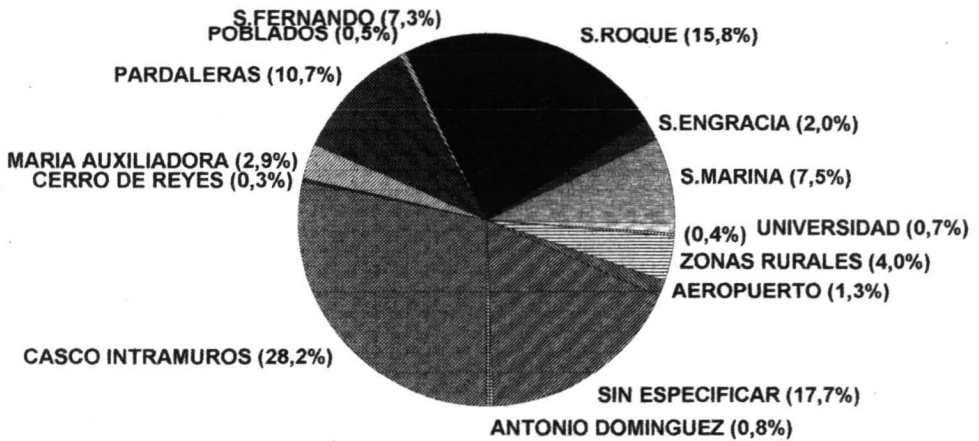
Badajoz desde 1940 crece como en oleadas sucesivas, continuando el sistema pretérito. El esquema de los barrios que se forman es el siguiente:



Distribución de barrios.

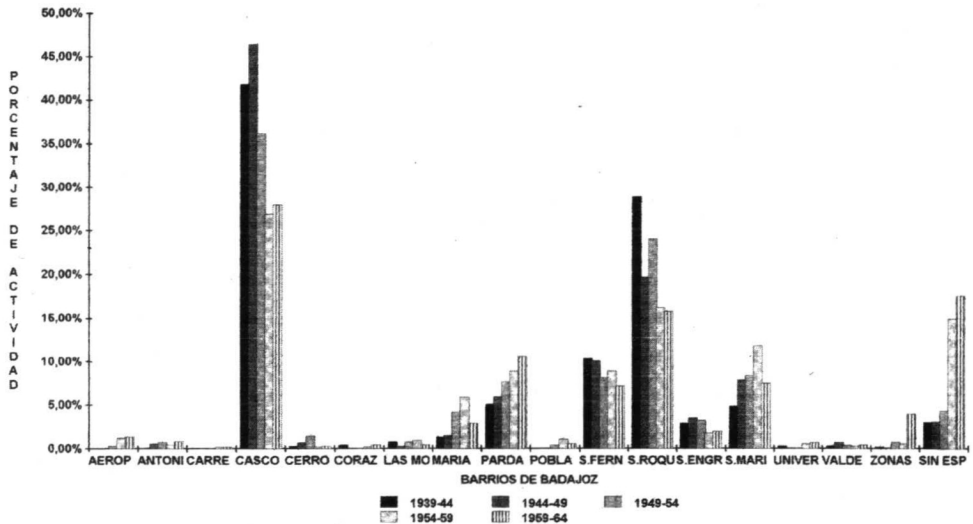
En cuanto al nivel de dinamismo de los barrios de la ciudad, entre los años 1959 y 1964, podemos observar que el casco intramuros sigue siendo el de mayor actividad, seguido de San Roque. En tercer lugar se halla Pardaleras, posteriormente Santa Marina, en quinto lugar San Fernando, seguido de las zonas rurales, que en conjunto tienen una respetable actividad edificatoria, después María Auxiliadora, que comienza a mostrarse como barrio con identidad propia, el aeropuerto por su actividad propia, Antonio Domínguez que realiza unas cuantas acciones, la Universidad, los Poblados, Valdepasillas, Las Moreras, Corazón de Jesús, y por último el Cerro de Reyes. Observémoslo gráficamente:

DESARROLLO DE LOS BARRIOS DE LA CIUDAD DURANTE 1.959-1.964



Los barrios han llegado hasta este punto después de una historia más o menos larga, que tratamos de resumir en el siguiente diagrama:

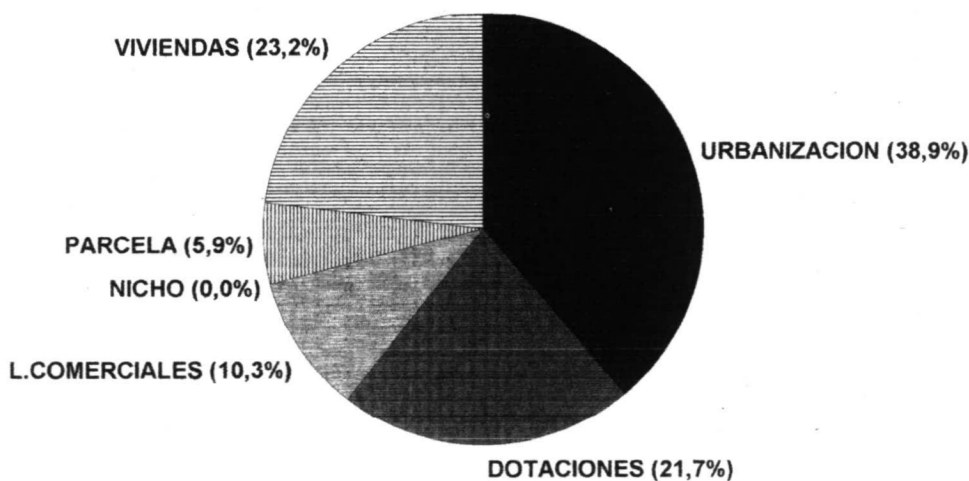
DESARROLLO DE LOS BARRIOS EN LA CIUDAD DURANTE 1939-64



Queda reflejada una cierta recuperación del peso relativo del Casco Intramuros dentro del concierto de los distintos barrios de la ciudad, mientras que San Roque, manteniendo su segunda posición, sigue perdiendo importancia en cuanto al ritmo de crecimiento. Pardaleras sigue su ascensión con una regularidad que llama la atención, inversamente a como San Fernando va cediendo peso también con una

cierta regularidad desde 1939 (a excepción de una ligera subida el quinquenio anteúltimo). Santa Engracia habría de ser tratada aparte, pues uno de los actos que se contabilizan representa nada menos que la construcción de un poblado de absorción de 800 viviendas. Las zonas rurales, que despuntaron el quinquenio 1954-59 con construcciones clandestinas, exigen ya ahora la dotación de equipamientos y solicitan diversas licencias, aumentando espectacularmente su importancia. Pero de todas las barriadas la que tiene un comportamiento más inesperado es la que podríamos llamar «mimada», Santa Marina, que experimenta un retroceso notable en las tablas anteriores. Dicho retroceso, sin embargo, tiene su explicación: que las promociones realizadas en esta barriada suelen ser de un elevado número de viviendas en cada actuación, y aquí contabilizamos las actuaciones. En cuanto al *Casco Intramuros*, la distribución se refleja en el siguiente gráfico:

**DISTRIBUCION DE LA ACTIVIDAD DEL
CASCO INTRAMUROS DURANTE 1959-64**



Llama especialmente la atención la gran proporción de esfuerzo que exige el casco intramuros para mantener una situación de servicios urbanísticos no demasiado buenos, y más cuando no se trata de una actuación puntual sino de una sucesión continua de inversiones que arreglan o, por mejor decir, parchean los servicios existentes, que nunca llegan a ser satisfactorios. Es el precio que exige una infraestructura anticuada que, por otra parte, no puede ser completamente repuesta dado el enorme costo que esto tendría. Las dotaciones continúan también ocupando un porcentaje de la actividad superior a la media (20,56 por 100 sobre el 17,78 por 100). El comercio, que solía superar las medias, se halla ahora muy cercano a ésta (9,81 por 100 en el Casco sobre el 9,54 por 100 de la media). Las parcelaciones son inferiores a la media en el peso relativo dentro del barrio, lo cual es lógico en una zona antigua con historia urbana, y la proporción dedicada a vivienda es casi idéntica a la media, ya que en

el casco se dedica el 21,96 por 100 y la media de las dedicaciones de los demás barrios es del 21,83 por 100.

Es alcalde don Ricardo Carapeto Burgos hasta el 9 de enero de 1961, sustituyéndole don Emilio García Martín el 18 de enero de 1961. El 14 de diciembre de 1960 don Francisco Vaca Morales, Arquitecto, recibe el nombramiento de «Conservador de los Monumentos Municipales». El 6 de marzo de 1964 se transforma la Delegación de Instrucción Pública del Ayuntamiento en Comisión de Cultura, Información y Turismo. El 28 de febrero de 1964 se crea la Comisión Local de Monumentos. Por desgracia se estrenó demoliendo el Baluarte de San Juan. El 21 de diciembre de 1962 se contrató al señor don Gabriel Riesco Fernández para que redactara un nuevo Plan de Ordenación Urbana de Badajoz. El 27 de diciembre de 1963 el Pleno Municipal conoce que se ha recibido el Plan de Ordenación, conocido como el *Plan Riesco*, que sustituiría al Plan Cort.

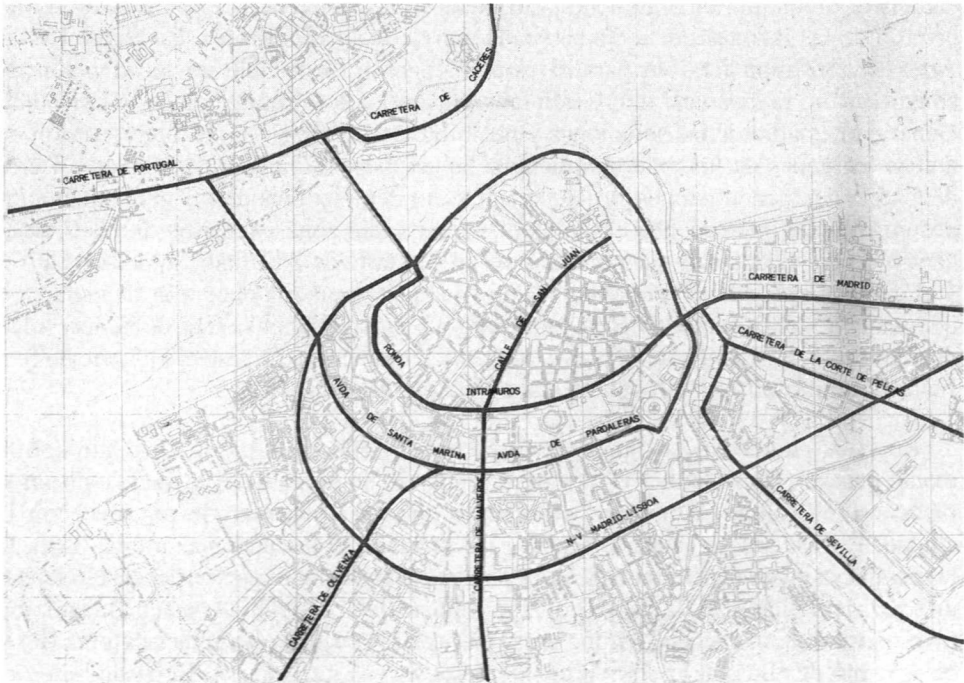
El desarrollo económico trae a Badajoz —aunque no de forma exclusiva ni sólo a este lugar— la peculiaridad de despreciar lo anterior, lo cual puede deberse a su vez al complejo de inferioridad hacia el desarrollo técnico, frecuentemente mostrado por los países más desarrollados y las zonas de España con mejores medios, y en ocasiones de una forma idealizada por los relatos de los emigrantes que tornaban a Badajoz en períodos vacacionales.

Una de las gestiones pendientes del municipio y que ha llevado muchos esfuerzos, ha sido la consecución de las propiedades inmuebles militares (cuarteles o edificios de guerra) de la ciudad. El 14 de noviembre de 1962 se anunció que el 22 de ese mismo mes se entregaría al municipio el cuartel de la Bomba, enclavado en el Baluarte de San Juan, y el 23 se da cuenta de que efectivamente se verificó la entrega. En diciembre el diario *Hoy* ofrecía 200.000 pesetas al Ayuntamiento por el solar de dicho cuartel, y don Luis Simancas Miranda se mostraba dispuesto a construir un Hotel en el solar de dicho cuartel. El 30 de agosto de 1963 se habían recibido ofrecimientos de diversos edificios militares al Ayuntamiento. El ejército no llega a justiprecio con el Ayuntamiento y decide subastarlos, pero ofrece un convenio directo al Ayuntamiento en febrero de 1964.

Vamos a contemplar una batalla entre la conservación del patrimonio recibido y la «facilidad» de comunicación del casco con el ensanche. Había voces a favor de la primera postura, como las que citaremos enseguida, pero muchas veces al expresar sus convicciones miraban sólo a determinadas partes de la ciudad, silenciando el amurallamiento de sistema Vauban. Merecen interés sendos artículos del diario *Hoy* de Badajoz de 6 y de 26 de mayo de 1964, titulados *La Alcazaba* y *La Alcazaba de Badajoz*, cuyos contenidos resumiremos. En el primero de los artículos podemos comprobar el gran sentimiento que produce el pensamiento de *qué dirán* los visitantes de la ciudad. A pesar de la primera afirmación del triple motivo por el que hay que mantener la Alcazaba, el editorialista inmediatamente pasa a basar la defensa de la Alcazaba exclusivamente en la estética del conjunto hacia los que podrían verlo desde la ronda exterior (viajeros, ya que no es apenas utilizada como vía urbana), y por tanto se centra en los lienzos de muralla visibles desde el «exterior», olvidando las construcciones interiores. Nos tememos que, con estos criterios, el amurallamiento Vauban, que estaba siendo ocultado por los edificios, cuando éstos no se emplazaban

justo en ellos o sustituyendo partes de ellos, no tendría grandes posibilidades de subsistir, ya que con el planeamiento realizado que ocupaba con manzanas edificables los glaciés, los baluartes y la mayoría de los lienzos del amurallamiento no resultan visibles desde ese «exterior» hacia el que se quiere lanzar una imagen de ciudad moderna. Queda de manifiesto en el otro artículo la selectividad empleada hacia los monumentos: el mercado de la Plaza Alta debió venderse por chatarra, según el articulista. La Alcazaba debe restaurarse. ¿En qué lote debemos situar los baluartes Vauban? Ni son árabes, ni pueden venderse como chatarra: Mala suerte.

Un personaje al que hemos de referirnos es a don Gratiniano Nieto, Director General de Bellas Artes en los momentos en que se estudió, discutió y ejecutó la demolición del Baluarte de San Juan. En aquel momento fueron muy pocas las voces que se alzaron para defender el baluarte y muchas las que propugnaban la apertura del cinturón que constreñía el desarrollo de la ciudad. En efecto, el eje central, aproximadamente Norte-Sur, que señala casi una simetría de la ciudad, partiendo de la Alcazaba en la afluencia del Arroyo Rivillas al Río Guadiana, bajando hacia el Sur por la calle de San Juan, Plaza de España, calle del Obispo San Juan de Ribera, Plaza de Minayo, Dragones de Hernán Cortés hasta estrellarse contra el Baluarte de San Juan, donde se establecía entonces el Cuartel de la Bomba, se mostraba como el eje necesario del desarrollo armónico de la ciudad, para poder continuar su marcha hasta empalmar con el camino o carretera de Valverde, que se desviaba para salir por la Puerta de Pilar, rodear el cuartel por el Este y retomar el sentido Norte-Sur, continuación del eje antes descrito.

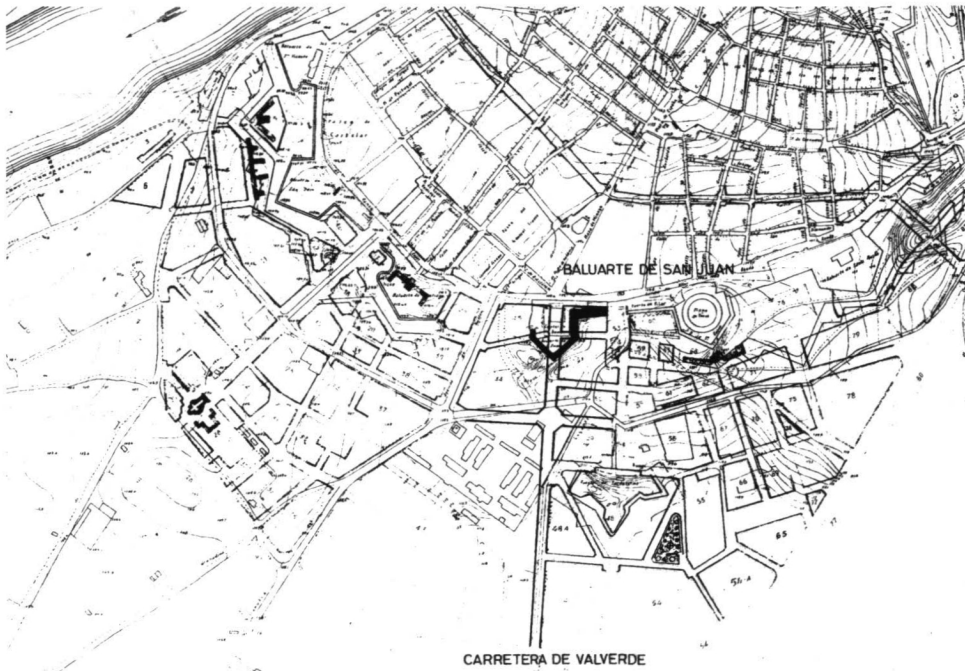


Esquema viario principal.

La vía de circulación rodada más importante o, al menos, de mayor impacto en la ciudad, en estos años, ha sido la que llamaban *autopista* Madrid-Lisboa, cuyas obras a su paso por Badajoz están muy avanzadas en enero de 1962. Se proponen accesos desde Pedro de Valdivia - Avenida de Valverde, Puente sobre el Rivillas, Plaza de Calamón, Puerta de Palmas y Puente de Santa Marina (o Puente Nuevo). En este esquema el eje Norte-Sur no era sólo una teoría urbanística, hipótesis de trabajo más o menos razonable: en breve se convirtió en una realidad que apoyaba la política de hechos consumados y la interpretación de la necesidad de realizar físicamente ese tramo del eje como una respuesta ineludible de la voluntad de la ciudad de expansionarse en esa forma y por ese lugar.

La Corporación Municipal solicita diversos informes y autorizaciones a otros tantos Organismos Superiores, pero con una disposición poco proclive a admitir los criterios que divergieran del propio. De hecho el intercambio de oficios dejó pronto de ser una consulta o solicitud de autorización para mostrarse como una negociación ardua, en la que el Ayuntamiento no dejaba traslucir sus verdaderas intenciones y la vehemencia de su determinación, hasta comprobar al menos que los medios habituales no le servían para lograr la aquiescencia a su firme determinación. Don Gratiniano se encontraba solo y desinformado de la política taimada localista: no podía barruntar las verdaderas intenciones del municipio, pues las manifestaciones exteriores de su Corporación eran siempre respetuosas y comedidas: aunque manifestaban sus verdaderos deseos simulaban estar dispuestos a aceptar los criterios de la Dirección General. Quizá en un principio algo hubiera de esa disposición, antes de comprender que carecía el municipio de argumentos suficientes para convencer a Bellas Artes, en el estudio de las razones que avalaban cada una de las posibilidades. En efecto Bellas Artes se mostraba flexible para el estudio, pero insobornable en la adopción de soluciones no razonables: don Gratiniano encargó a sus arquitectos de la Dirección General el estudio de las soluciones y posibilidades del tráfico y la interconexión de ambos márgenes de los amurallamientos: soluciones similares a la de Puerta Tierra de Cádiz, con penetraciones suficientes pero no demoledoras de los muros; soluciones en rotonda que rodeaba el baluarte y creaba una zona para usos diversos en el centro de esa gran plaza que resultaba ser el Baluarte de San Juan; soluciones al fin y al cabo que respetaban el baluarte. Pero Badajoz no quería encontrar una solución que respetara el baluarte, sino encontrar argumentos para convencer de la necesidad de demolerlo. El Plan General prevé que le eje Norte-Sur atraviese el baluarte de San Juan, tal como observamos en el plano de la página siguiente.

En estas circunstancias apareció en escena un hijo de Badajoz disidente con la mente general. Don Manuel Terrón Albarrán habló en defensa del legado de nuestros predecesores y don Gratiniano comprendió que había encontrado un nexo con la ciudad. Pero la suerte estaba echada, y las primeras construcciones al otro lado de la muralla ya guardaban las alineaciones previstas para la continuación del eje Norte-Sur una vez demolido el Baluarte. El que ya representaba a Bellas Artes en Badajoz no tuvo ocasión de convencer porque para dialogar se precisan dos interlocutores flexibles, y uno de ellos no lo era. Pero observemos a ese interlocutor. El 31 de julio del año 1964 se cursaron telegramas a los Ministerios de Educación y de la Gobernación



Fragmento del plan Cort. 1943.

contra el acuerdo de la Dirección General de Bellas Artes por el que suspende el derribo del Baluarte de San Juan. ¿Qué estaba ocurriendo?

La Corporación Municipal no estaba formada por personas ajenas al destino de la ciudad: conocemos a esas personas y hemos de investigar sus motivaciones: Badajoz había crecido en la década anterior un 21,50 por 100 en su población, y aunque el crecimiento de la década de los 60 iba a ser menor, había de influir sin duda en el ánimo de los ediles el conocimiento de los datos del último censo. Badajoz había superado los 100.000 habitantes, tanto de población de derecho como de hecho, que resultaban ser con fecha 31 de diciembre de 1963 de 101.961 y 103.473 habitantes respectivamente. Si se hubiera conocido la regresión poblacional que iba a sobrevenir en breve quizá se hubiera salvado el baluarte. Pero el hecho conocido entonces era que el crecimiento medio por década era en 1963 del 24,77 por 100, y que Badajoz se había quedado pequeño para albergar en su interior toda la vida local. El crecimiento superficial era, además una muestra evidente de la necesidad de unir la zona intramuros con la exterior al amurallamiento. Hasta ese punto podrían haber coincidido todas las posturas. Pero el municipio no quería trasladar un problema unos metros más acá o allá, sino resolverlo de una forma rotunda y que permitiera hacer de Badajoz una ciudad moderna y cómoda y las soluciones «intermedias» no parecían definitivas sino provisionales: la postura local era la de solucionar el problema que agobiaba a la ciudad de una forma rotunda y definitiva, como si ambos calificativos no fueran diversos o matizables.

Gratiniano Nieto había por fin encontrado en Manuel Terrón una cabeza de puente en Badajoz para mantener una información suficiente del estado de la cuestión en cada momento, pero no podía creer que la voluntad de la Corporación fuera tan fuerte como para actuar con la política de hechos consumados. Por ello cuando Manuel Terrón Albarrán le comunica que el baluarte está siendo demolido se resiste a dar crédito a lo que oye: las conversaciones han sido fuertes pero no dejaban traslucir una inflexibilidad en la determinación municipal hasta ese extremo. Ya sólo quedaba intentar reducir el daño lo más posible, negociar la venta del consentimiento hacia aquello que ya se realizaba sin consentimiento alguno por parte de Bellas Artes. El precio de tal venta podría ser la promesa de caballeros de respetar el resto del amurallamiento. La negociación adquiere entonces unos tintes poco académicos: no se trata ya de un intercambio de mercancías deseadas por las partes, sino el intento de cobrar el precio de lo arrebatado contra la voluntad de quien tenía potestad sobre el objeto expoliado y desmantelado. Y ello con otro matiz altamente significativo: quien defiende a Badajoz es Madrid, y Badajoz es quien pretende defenderse del defensor de sus murallas. Para analizar un punto más la situación hemos de retrotraernos a la etapa del primer gran crecimiento extramuros del casco: observamos en ella que esa presión urbanística que, desde el punto de vista de la Corporación Municipal, exigía la demolición de parte del amurallamiento, había sido propiciada por los estamentos centrales del gobierno.

El respeto a las murallas en 1948 no parecía ser excesivo: en la sesión de la Corporación Municipal de primero de junio de ese año ha de adoptarse el acuerdo de prohibir pegar carteles en la fachada de la Puerta de Palmas, a la par que se aprueban obras de adecentamiento de la fachada de la citada Puerta de la ciudad. Resulta especialmente significativo puesto que se trata de la parte más emblemática de la ciudad, aquella que con mejor o peor gusto y resultado se fotografía para las tarjetas postales de la ciudad, la que más se repite en folletos y carteles. En este caso se constata que además de utilizar la figura de la Puerta de Palmas como decoración de los carteles se estaban utilizando sus propios paramentos para soportar esos carteles. En esto, sin embargo, no podemos escandalizarnos por la falta de sensibilidad popular, pues todavía hoy continúan utilizándose los lienzos de muralla de la Puerta de Palmas para recibir variada propaganda electoral en las diversas campañas.

La sensibilidad, no obstante, hacia la muralla en las décadas de 1940, 50 y 60 ofrecía unos matices muy diferentes a la actual. Así, por ejemplo, en julio de 1950 se estudia por la Corporación el uso de dos portillos en la muralla en la Ronda del Pilar: se acuerda el día 11 del citado mes cerrar el que hay entre la plaza de toros y el Instituto de Higiene y dejar abierto el otro, pues pone en comunicación la citada Ronda Interior con la llamada calle del Rivillas. Y es que la muralla todavía cerraba la ciudad, y las puertas eran lugares de paso obligado y que ofrecían las dos posiciones tradicionales: abiertas o cerradas. Y cuando se abrían era preciso vigilarlas. A este propósito resulta llamativo que en las puertas de la década de los 60 se sigan cerrando las puertas de la ciudad por las noches. Y más llamativa la razón por la que, a la sugerencia de algunos vecinos, responde negativamente la Corporación en reunión de 2 de marzo de 1959: *no es posible acceder a dejar abierta alguna puerta de la ciudad por la noche por no haber suficiente personal para atender el servicio.*

Recordar momentos tan cercanos en el tiempo y tan lejanos en la mentalidad puede resultar imprescindible para comprender a quienes actúan en esos momentos, y actuarán en la naciente década con tremendas consecuencias.

El cierre de la ciudad no resultaba ya sin embargo total. En 1958 se había concluido la demolición del paño de muralla que se alzaba entre la plaza de Santo Domingo y la Avenida de Colón, como recogen las actas de la sesión de 10 de septiembre. Se trata de un derribo total de un lienzo: una pérdida tremenda, aunque menos traumática que la del Baluarte de San Juan. No ha de olvidarse que estamos ante una fortificación del sistema Vauban, en que los baluartes y los fuertes con sus foseados representan lo esencial del conjunto arquitectónico, resultando los lienzos intermedios como consecuencias secundarias de la necesidad de cerrar, pero no de defender ni de configurar el espacio. Puede resultar prueba de ello que la polémica desatada con el Baluarte de San Juan no tuvo similar en este caso. El 9 de enero de 1959 se autoriza la apertura de una brecha en la muralla para poder pavimentar la Avenida de Colón: el proceso de apertura de esta parte de la muralla está en pleno desarrollo. Puede pensarse que de haberse desatado alguna mayor polémica ante estas demoliciones quizá no se hubiera llegado a la batalla por el Baluarte de San Juan en las mismas circunstancias. Pero el lienzo de la Avda. de Colón no colmó el vaso.

En efecto, el Baluarte de San Juan se presenta como punto de conflicto con anterioridad a estas demoliciones, se resiste a su desaparición, encuentra más y mejores defensores, y al fin muere, pero no en un silencio resignado ante el «progreso». El 28 de mayo de ese mismo año de 1958 ya se había planteado la batalla final: se plantea a los ediles de la ciudad la solicitud de penetración de la Avenida de Valverde hacia la capital. Es una petición que pudiera haberse simulado sin intenciones belicistas: son conocidas las diversas soluciones que pueden plantearse para penetrar en un recinto amurallado con mayor o menor respeto al sistema defensivo. En concreto la Avenida de Valverde se introducía por Puerta Pilar en el interior del recinto amurallado. Pero conociendo el desarrollo posterior se adivina en esta sugerencia un planteamiento más meditado. Así, por citar un dato que apoya esta tesis, cuando en 1955 se plantea la comunicación del interior del casco con la zona exterior o de ensanche por la zona del Baluarte de Santiago se habla de una solución concreta: se propone una comunicación subterránea que respete la muralla en su integridad. En la solicitud del de San Juan, en que no se plantea alternativa ni se medita sobre el hecho de que la penetración requerida existe consolidada, se deja traslucir como una amenaza el deseo de optar por la solución más «sencilla» para unir el interior con el exterior: eliminar el límite.

La campaña realizada para crear un clima de opinión respecto al baluarte de San Juan, que mostrara como necesaria su demolición se basó en varios métodos: procurar no hablar de la demolición del Baluarte sino de la apertura de hermosas avenidas, incluso no nombrar al baluarte sino al cuartel de la Bomba que se había edificado en él, como quitando protagonismo a la parte de amurallamiento y cargando las tintas en que se trata de un edificio mal situado. También calificando lo relativo a la situación actual con epítetos tales como viejo, antiguo, casi demolido, etc., mientras que lo contrario (aquello que la demolición del baluarte permitiría existir) se califica de moderno, deseado, suspirado o necesario. Otro sistema para apoyar la misma idea

era proponer como una necesidad imperiosa aprovechar el suelo (¡en Extremadura que tiene 43.000 kilómetros cuadrados con menos del millón de habitantes!). Otra de las formas de plantear el problema para evitar que surgiera un movimiento a favor de la conservación del baluarte —o, si lo hacía, para poder frenarle— consistió en presentar conjuntamente la parte positiva de La Alcazaba, que indudablemente habría que restaurar, y la parte negativa del cuartel de la Bomba que impedía el desarrollo de la ciudad, de forma que resultara más dificultosa la defensa de un perdedor desde el comienzo: no se podría tachar a los partidarios de la demolición de San Juan de carentes de sensibilidad hacia el patrimonio de la ciudad, pues simultáneamente hacían alarde de gran aprecio a la Alcazaba y de reivindicaciones a su favor. Otro recurso psicológico empleado es afirmar que *todos* piensan eso mismo y *nadie* lo duda, lo cual para el ambiente de la época, en que no convenía singularizarse, era también un juego muy fuerte. Por ejemplo lo vemos en el artículo *Desarrollo Interior Urbano* del diario *Hoy* de 4 de junio de 1964. Citamos algunos párrafos:

«No estuvieron carentes de razón, ni mucho menos, quienes propugnaban un mejor aprovechamiento de la zona intramuros de la ciudad (...)

Ahora bien, dentro del área enmarcada por las murallas, existían grandes espacios sobre los que fue fácil levantar modernas y amplias manzanas de edificios. Aún existes muchos de esos auténticos huecos, que o son solares, o son predios de gran extensión pero con una edificación primaria.

En el pensamiento de todos están, sin duda, los viejos edificios militares construidos en el casco antiguo de la población. Ya existe una solución para ellos. Casi no importa que tarde más o menos en ampliarse; *lo realmente substantivo es que se ejecutará*. El cuartel de la Bomba casi demolido actualmente, permitirá la construcción de viales importantes de grupos de viviendas. El de Artillería y el Picadero, serán adquiridos por el Ayuntamiento con vistas a la edificación de la tan suspirada Universidad y su Colegio Mayor (...)

Igual cabe decir en cuanto a mal aprovechamiento de tantos y tantos edificios (...) entre el cuartel de la Bomba y la puerta de Trinidad. Entre ellos la inmensa y bien desperdiciada manzana que en parte ocupa el Hospital Provincial (...)

Interesa volver la mirada hacia las repercusiones en aquellos años que la apertura del trazado de la carretera Nacional V, de Madrid a Lisboa, con la construcción de la circunvalación Sur y el *Puente Nuevo* tienen respecto a la demolición de zonas del amurallamiento. En 1959 se completaron las obras de acceso al nuevo puente. Dichas obras permiten viajar de Madrid a Lisboa sin entrar y salir de Badajoz, circunvalando la ciudad. Este nuevo trazado de la Nacional V supone que la entrada a la ciudad deja de ser la carretera de Madrid por San Roque, atravesando el puente sobre el Rivillas y penetrando en la ciudad por Puerta Trinidad, o de la Legión, sino que el viajero que viene de Madrid por Mérida se desvía hacia el Sur, atraviesa las carreteras de Sevilla, de Valverde y de Olivenza y llega al puente nuevo sobre el Guadiana. En este punto puede decirse que ha sobrepasado ya Badajoz en su parte principal o histórica. Pero quien quiera penetra en Badajoz ¿por dónde lo hará? El punto más oportuno resulta ser la carretera de Valverde, nexo menor de ambos extremos, perpendicular a ambos y en el centro de la travesía circunvalatoria. En este momento la solicitud pierde la apariencia de ambigüedad que pudiera tener la de 28 de mayo de 1958, y el primero de julio de 1959, con motivo de la terminación de

la autovía se pide la unión de ésta con el centro de la ciudad: se pretende conectar el puente nuevo con la carretera de Sevilla y hacer una penetración a la ciudad por la carretera de Valverde a la calle Moreno Nieto: el planteamiento de la batalla está definido: no se pretende realizar una penetración, sino realizarla de una determinada manera.

La avenida de Valverde tomó efectivamente una enorme importancia: las referencias a ella son constantes, y en ocasiones se la califica de *acceso a la capital*. El motivo, como suele suceder, es múltiple, pero al señalado en los párrafos anteriores debemos añadir el de la creación de la Residencia Sanitaria del Seguro de Enfermedad en el kilómetro primero de dicha carretera. El periodista, a raíz de la instalación de alumbrado público, dice entre otras cosas:

«No pocas veces se habló en distintas secciones de este periódico de la carretera de Valverde, de la parte que sirve de acceso a la capital. Como tantas otras vías interurbanas ésta vio surgir rápidamente en ambos lados una serie de edificaciones que en pocos años han convertido el kilómetro primero en una calle más

Ha sido tan rápido el crecimiento, que, como en tantas otras zonas las ordenanzas de la construcción estaban retrasadas sin duda por la falta de previsión.»

El cronista trata entonces de disculpar a los gobernantes por esta «falta de previsión»; pero, lejos de lograrlo, lanza una afirmación que resulta altamente significativa:

«Claro está que no era fácil sospechar que habría de levantarse la enorme mole de la Residencia del Seguro de Enfermedad, ni que habría de atravesar aquel área de expansión el trazo nuevo de la carretera Madrid-Lisboa.»

No está hablando el escritor de sucesos nimios: está hablando de un centro de salud de ámbito regional y del trazado de una vía rodada internacional: pero afirma *que no era fácil sospechar...*, como si se tratara de algo fortuito, ajeno a los gobernantes. ¿Qué planificación urbanística —cabe preguntarse— se estaría realizando cuando no se tienen en cuenta dos intervenciones de tal envergadura? ¿Quizá no había un mínimo de conexión entre gobierno central y gobierno local? Resulta tan difícil de admitir hasta este extremo que hemos de suponer que el periodista habla en plural mayestático como queriendo decir *que él no sospechó*. Pero aún tenemos otros datos interesantes:

«Producidos ambos hechos la zona se revalorizó. Y dónde sólo se habían edificado algunos chalets —alguno sí de mayor rango—, en la parte más cercana a la población, o casas militares junto al cuartel de Menacho tuvo ya interés superior. Y así, más allá de los chalets, hay varios espléndidos bloques, así en la propia carretera de Valverde como en la llamada autopista.

Todo ello ha ocasionado un tránsito excepcional por la vía de que hoy nos ocupamos. Dos líneas del “bus”, un ya importante vecindario y la Residencia del Seguro, bastan y sobran para justificar esa actividad viaria que nos hizo pedir, en alguna ocasión, la rápida construcción de aceras.»

Dos notas queremos resaltar en nuestro análisis: el desprecio por los chalets (de los que sólo parece salvarse alguno por ser *de mayor rango*, alabando la tipología de *bloques*), y el valor que se da al tránsito por una calle. Aún continúa, refiriéndose al artículo de 14 de mayo «Badajoz Cambia», que cito más adelante, y que era

acompañado de un dibujo ilustrativo del nuevo trazado de la Avenida de Valverde atravesando el baluarte de San Juan (aunque en el dibujo lo rotulan sólo como cuartel de la Bomba):

«Ayer publicamos un gráfico en el que podía apreciarse el futuro trazado de la Avenida de Valverde. Evidentemente, cuando esta avenida esté construida, el trozo primero de la carretera de Valverde actual habrá perdido buena parte de su importancia. Por ello no pretendemos que se le trate en pie de igualdad, por ejemplo, con los accesos de la población por San Roque (carreteras de Madrid y Sevilla), con la Avenida de Villanueva o del Vivero (...)»

Una labor diplomática para evitar o paliar las protestas que debió haber por parte de los vecinos de aquellas avenidas ante el crecimiento (no sólo cuantitativo: se habla de revalorización) de la avenida de Valverde, que no era acceso principal a la ciudad, pero que se quiere transformar en principal entrada. Y para ello, como un fantasma que se vislumbra al fondo, estorba el baluarte de San Juan.

El 6 de diciembre de 1963 el Ayuntamiento había aprobado un Proyecto que ofrecía una solución intermedia: el derribo de la muralla que cierra su acceso a la Avenida de José Antonio, que dejará expedita la manzana que ocupó la Hípico-Lebrera. Se trataría de una solución similar a la empleada en la Avenida de Colón, pero con una diferencia importante: la preeminencia que se da a la circulación de los vehículos, como signo de progreso, hace que la solución de penetrar por un lienzo de muralla «simple», respetando los baluartes, no sea satisfactoria en la Avenida de Valverde, ya que ésta está orientada hacia el Baluarte de San Juan, no hacia la Puerta Pilar, mientras que el trazado de la Avenida de Colón resultaba rectilíneo sin atravesar ningún Baluarte. La propuesta de diciembre de 1963 llega a ser aprobada, pero no satisface, y en seis meses se desvelarán las verdaderas aspiraciones de la ciudad de Badajoz (o al menos de sus representantes). El tramo de muralla de «el salto de caballo» sigue hoy en pie; el Baluarte de San Juan no sobrevivió al año 1964.

No pretendemos, sin embargo, acusar de falta de rectitud expresa, o de falsedad, a quienes ostentaban el gobierno municipal: el estudio de las soluciones alternativas tiene todas las presunciones de sinceridad: son estudios reposados, no esbozados como para cubrir un expediente. Cuando se afirma que las pretensiones verdaderas se orientan a la demolición del Baluarte nos referimos a anhelos no explícitos, que podrían ser incluso subconscientes. Así podemos comprobar que la solución «alternativa» menos traumática se estudia en sesión de 2 de noviembre de 1963, llegándose a aprobar el proyecto de traslado y nuevo emplazamiento de la Puerta de Pilar. La reacción popular no se hace esperar, y en la sesión de 6 de diciembre siguiente se establece una acalorada discusión con motivo de la aparición en el diario *Hoy* de la solicitud de traslado de dicha Puerta Pilar, llegándose a pedir que se entable querrela contra el que firma el artículo. Pero esta batalla merece un escrito individual para ella. La historia, aunque la perspectiva parezca aún pequeña, resulta interesante: la Puerta no se movió, y hasta 1990 siguió siendo lugar de tránsito de vehículos rodados. En 1991 se comenzaron las obras para *llevar la zona verde al monumento*, como propugnó Francisco Vaca. Con esta inercia —aparte de otras consideraciones— es razonable temblar ante la posibilidad de que se demoliera la Puerta: si se tardasen veinte años en reconstruirla tras su desmantelamiento, seguramente acabaría como

la portada del cuartel de Ingenieros u otros «despojos de monumentos» que quisieron ser llevados a una «zona verde».

Como se desprende de las informaciones que se han ido exponiendo, las murallas sufren un ataque importante en estos primeros años de la década de 1960, siendo el daño tan generalizado que lleva incluso a plantearse si la demolición del Baluarte de San Juan fue lo peor en términos absolutos o lo mejor en términos relativos, ya que como un gran shock hizo a Badajoz despertar y cobrar un compromiso de respeto a su amurallamiento. En efecto, además de lo ya citado, en marzo de 1962 se derriba la muralla entre la calle Morales y Pajaritos para dar nuevo acceso a la primera, comenzando las obras el día 21 de ese mes. El 13 de junio de ese mismo año se propone la demolición de la muralla desde Puerta Palma a la calle Morales para parcelar: es decir, la demolición del anterior paño no sólo no levanta polémica suficiente, sino que parece despertar los instintos demoledores de quienes rigen el urbanismo, como si éste consistiera en buscar soluciones «fáciles» y se hubiera hallado una panacea del desarrollo, mitificado en esos años como la suma expresión de todo cuanto debe desearse.

El quinquenio de 1959 a 1964, tras la victoria parcial de la batalla por la Puerta del Pilar ya mencionada, termina con la efectiva demolición del Baluarte de San Juan, gran derrota de la muralla. El 31 de julio de 1964 la Corporación Municipal cursa sendos telegramas al Ministerio de Educación y al de la Gobernación contra el Director General de Bellas Artes, ya que éste (don Gratiniano Nieto) ha ordenado la suspensión de la demolición del Baluarte de San Juan: la batalla final de este triste capítulo. La «victoria» será para el Ayuntamiento y el Baluarte será completamente demolido; pero la lucha de Gratiniano Nieto, y de quienes con él defendieron las murallas, no resulta infructuosa: resulta un revulsivo que conmociona la opinión y la sensibilidad generales; y logra, además, un pacto en las condiciones de la capitulación: no se demolerá ningún elemento más del sistema Vauban de fortificación de Badajoz: pacto no escrito, pero entre caballeros, que se ha mostrado, y es algo más que una anécdota, en que el Baluarte de Santiago o Memoria de Menacho, siga hoy día en pie, después de haber estado desde el Plan Cort condenado a ser demolido. No obstante está siendo amenazado con su reutilización y ocupación con edificios docentes para permitir una mayor plusvalía en otra zona de la ciudad.

La batalla final fue dura y muestra de ello son los diversos artículos que el diario *Hoy* (defendiendo siempre la postura del Ayuntamiento) fue publicando en aquellos días. Cuando Bellas Artes prohibió la demolición del baluarte e, incluso, ordenó la reconstrucción de lo demolido, la virulencia con que se defendía la postura «localista» creció hasta casi perder la compostura. El 12 de julio de 1964 con el título de *El Baluarte de San Juan* el diario ataca la postura de Bellas Artes basándose en diversos argumentos, como son que la decisión ya estaba tomada de tiempo atrás (parece que equivocando las fechas) y que Bellas Artes no había dejado de batallar pero había perdido, y que no volviera a levantar un viejo pleito enterrado. Por otra parte el conjunto ya no estaba virginalmente completo: faltaban algunos lienzos (tres brechas), por lo que no merecía la pena conservar algo ya roto (viene a afirmar el periodista). Además están los intereses creados, las expectativas levantadas, los precios que se habían pagado por el suelo..., todo pobres argumentos, aunque, eso sí, expues-

tos con notable fuerza. El sentido utilitarista surge en este artículo de la mano de la defensa de los supuestos intereses de los propietarios de los inmuebles de la Avenida del General Rodrigo (entonces llamada aún de Valverde). Conocemos ofertas (al menos dos) realizadas por el solar del cuartel de la Bomba que no hablan de demolición del baluarte, sino que dan más bien la impresión de querer utilizar el solar unitariamente: para el diario *Hoy* y para edificar un Hotel: para ambos fines interesa más un solo solar que varias parcelas separadas por viario. Por ello se muestra también el carácter sesgado de la información. Resulta también digno de señalarse que se vea con tanta facilidad la demolición de un baluarte, tan difícil hallar una solución alternativa e imposible demoler un edificio de viviendas (que tampoco habría de ser preciso).

El 23 de julio siguiente, a los once días del anterior, el artículo titulado *¿Y qué solución?* pretende presentarse como un estudio desapasionado de los pros y los contras tras un período de serenos razonamientos, pero inmediatamente se revela lo que cualquiera veía venir desde la lectura del anterior artículo: *Creemos que se exige demasiado sacrificio en la ciudad para conservar algo que no merece la pena. O por ser más fieles a nuestro pensamiento, que no merece, ya aislado como se encuentra el resto del baluarte, respeto superior al beneficio que reportaría con la total supresión que decretó el Municipio.*

Entre ambos artículos el 16 de julio se publicó otro llamado *Daño mayor que el que se quiere evitar* en cuya primera parte se describe —también con cierto tinte a favor de la demolición— el proceso seguido hasta el momento entonces actual, recordando cómo Bellas Artes se opuso a la aprobación del Plan en junio de 1945, por contemplar la demolición de los baluartes, y cómo lo recurrió el Ayuntamiento en alzada ante el Ministerio de Educación Nacional; en la segunda parte se hace una defensa del respeto del Ayuntamiento hacia los monumentos de la ciudad, mostrado en cómo se habían realizado importantes obras de mantenimiento, restauración, limpieza e iluminación de diversos lugares principales de la ciudad. En la tercera parte con razonamientos que se parecen mucho a los ya expuestos defiende el derecho de la calle Pedro de Valdivia a tener salida, y, utilizando un sentido de ironía similar al empleado en los otros artículos, vuelve a descubrir las verdaderas causas y las soluciones oportunas precisamente negando que fueran posibles: *Apurando aún los supuestos en mérito a la pura especulación, acaso el baluarte cupo salvarlo antes de que la zona de ensanche que le rodea fuera edificada, dando salida a la calle Pedro de Valdivia por uno de los lados del polígono amurallado (...) para crear un islote, mejor una cuña arropada por edificios y sin perspectiva para contemplarla.* Es decir, podría haberse dado otra salida y convendría no haber pegado los edificios para que el baluarte pudiera haber tenido perspectiva. Acaba el artículo con el único reconocimiento de que es un daño esta demolición, aunque también referido en la misma clave: *Y, francamente, el máximo respeto no puede llegar a tanto. Para evitar un daño se haría otro mayor.*

El 28 de julio el diario *Hoy* da cuenta de la visita de Menéndez Pidal quien, según el periodista, *pudo apreciar el grave problema urbanístico que su existencia supone para el desarrollo de la ciudad en aquel sector (...)* El sesgo de la noticia es evidente y no precisa mayor comentario. El 29 llegó la decisión de que no se tirara el baluarte.

El artículo del diario *Hoy* del día 30 no deja lugar a dudas ya desde el titular de tan extenso escrito: *REPULSA DEL PLENO DEL AYUNTAMIENTO A LA RESOLUCION DEL BALUARTE DE SAN JUAN*. La batalla estaba decidida: se emplearía la política de hechos consumados. Por ello se busca el apoyo ciudadano para la Corporación, y con la firma de Manuel García Fernández aparece un artículo, que más bien es una arenga, titulado «Todos con el Ayuntamiento», y que pretende mostrar a todo los badajocenses en contra del baluarte de San Juan y a favor de *la arteria central de Badajoz, ya que une la plaza de España con la calle Obispo Juan de Ribera, Plaza de Minayo y Pedro de Valdivia, para salir a la Avenida de Valverde*. Y aquí viene la utilización del último recurso que podría decidir la balanza: la apelación a la labor del Caudillo como piedra de toque, a modo de conjuro, de la necesidad del desarrollo: *De haber habido interferencias en otras realizaciones, no habiéramos avanzado en estos 25 años en la forma que se ha hecho, pues los que ya somos algo viejos recordamos que antes para mover un ladrillo se tenían que reunir las Cortes y en algunos casos había crisis ministerial y cuando se veía logrado un insignificante proyecto, se ensalzaba a un Gabinete político como si hubiera conseguido la obra de El Escorial. Fue ya con don Miguel Primo de Rivera, cuando se empezaron a conocer decisiones rápidas y ha sido en esta época del Generalísimo Franco cuando se ha llegado a conseguir un desarrollo edificativo que ha transformado el aspecto urbano de todas las poblaciones españolas, embelleciéndolas y modernizándolas en forma nunca conocida (...)*

El primero de agosto aparece el artículo que a continuación reproducimos íntegramente por su extraordinario interés y que no precisa mayor comentario por dejar expuestas de forma patente las disposiciones municipales:

**SE PIDE A LOS MINISTERIOS DE EDUCACION Y GOBERNACION QUE
MEDIEN EN EL PLEITO SOBRE EL BALUARTE DE SAN JUAN**

A la Dirección General de Bellas Artes se ha enviado el escrito que a continuación transcribimos por la señalada importancia que concedemos al mismo.

«El Excelentísimo Ayuntamiento Pleno de mi Presidencia en la Sesión Plenaria Extraordinaria que celebró el 29 de julio actual, adoptó el acuerdo que en certificación adjunta se le transcribe resolviendo manifestar su protesta respetuosa, pero firme, contra las resoluciones de Vuestra Ilustrísima ordenando la suspensión de las obras de derribo del baluarte de San Juan de las antiguas fortificaciones de esta ciudad y su reconstrucción. Así como contra el propósito de esa Dirección de reconstruir el lienzo de la muralla comprendida entre la puerta del Pilar y el baluarte de San Roque y que, en el proyecto del Plan General de Ordenación Urbana del término municipal, se introduzcan las necesarias modificaciones para que las anteriores resoluciones de Vuestra Ilustrísima sean cumplidas. Lamentamos al mismo tiempo la nula atención que las reiteradas peticiones de esta ciudad —en relación con la reconstrucción de su Alcazaba y barrios aledaños— han merecido hasta ahora del Centro de su Dirección, encontrándose algunas partes de los monumentos referidos en peligro de inminente ruina a pesar de los esfuerzos económicos y de los cuidados puestos en práctica por el municipio dentro de sus escasas posibilidades económicas. Al propio tiempo ha acordado también la Corporación que presido y en el momento oportuno, el interponer contra la resolución de Vuestra Ilustrísima los recursos que sean precedentes tanto en la vía administrativa como en la jurisdiccional económico-administrativa y ejercitar cuantas acciones de cualquier naturaleza conduzcan a la defensa que tiene consolidado la ciudad en vista

de la resolución del Ministerio de Educación Nacional del 18 de mayo de 1.946 por el que aprobó el Ejecutivo el Plan de Ensanche de Reforma Interior de la ciudad, sancionado favorablemente por la Comisión Central de Sanidad Local el 6 de mayo de 1943. Para mayor ilustración de Vuestra Ilustrísima, le adjunto copia de la tramitación más importante y esencial que se llevó a efecto y que desembocó en la meditada resolución del Ministerio de Educación Nacional de 18 de mayo de 1946 y el informe emitido por la asesoría jurídica de este Excelentísimo Ayuntamiento a la vista de la situación creada por la resolución de Vuestra Ilustrísima. Por fin y para concluir todo aquel acuerdo ruego a Vuestra Ilustrísima se digne disponer nuevas modificaciones de las resoluciones señaladas conforme a los requisitos esenciales, señalados en el artículo 79 de la Ley de Procedimiento Administrativo, es decir, indicar si su resolución es o no definitiva en la vía administrativa, la cesión de los recurso que contra esas resoluciones pueden interponerse, el órgano ante el cual debieran presentarse los recursos, y el plazo para interponerlo. Salvo esta finalidad de protesta formal de la invalidez de las notificaciones, según determina el último párrafo del propósito citado, la información que le adjunto a este escrito no tiene valor de recurso ni otro pronóstico que, por el departamento de su Dirección, se estudien tales documentos, se reconozcan los derechos de la ciudad de Badajoz, y se evite la necesidad de tener que hacerlos valer ante los organismos jurisdiccionales, encargados de fiscalizar las resoluciones de la Administración Pública cuando desconoce legítimos derechos de otros entes. Dios guarde a Vuestra Ilustrísima muchos años.

Badajoz 30 de julio de 1964
El alcalde.»

El 8 de octubre de 1965 se rectifica el trazado de la carretera de Valverde para conectar con la Plaza de España, ya que se está haciendo la Avenida del General Rodrigo por el Baluarte de San Juan, y se ha allanado (¿por fin?) el camino hacia en centro de la ciudad desde la autovía, y hacia el exterior desde el centro de la ciudad. El eje que podríamos denominar «Norte-Sur» queda límpidamente delimitado en el plano de Badajoz a los ojos de cualquier urbanista que se detenga ante él. No resulta extraño que haya sido una tentación para los gobernantes de la época de expansión. Pero no sólo para los urbanistas o los gobernantes. Bajo el seudónimo de Martín Gal, se publica un artículo en diario *Hoy* de 14 de mayo de 1964, en la sección *Casi nada* con el título «Badajoz cambia», que sirve como refrendo de la existencia de una situación de hecho creada ex profeso y de un deseo de presentar (quizá por propia convicción) la demolición del baluarte (que no se nombra, se nombra el cuartel que albergaba) como algo necesario y deseado, incuestionable, para hacer de Badajoz una ciudad *nueva y mejor*.

Sobre el concepto que tenían sobre la novedad y la bondad de una ciudad quizá podamos hacernos una idea contemplando las ordenanzas que se publicaron unos días antes (3 de mayo) para el solar que iba a resultar de la demolición del cuartel de ingenieros: altura máxima 47 metros, con 12 plantas y ático. Pero además esa altura máxima no era permitida, sino obligada: *Las fachadas del paseo y la opuesta han de alcanzar la altura superior, pero las de las calles laterales a partir de la cuarta planta más el bajo podrán ser retranqueadas*. El resto de las ordenanzas no ofrecen especial interés en este momento, ni se precisan más datos para comprender el concepto de novedad y bondad de la ciudad. Además se trata de un lugar (entre el paseo o plaza de San Francisco y las murallas) en que no había aún edificios de ese

tamaño que justificaran por razones de homogeneidad las citadas ordenanzas: es decir: se trata de una decisión tomada para crear un nuevo orden urbanístico al que se quería tender, pero al que no tendía en ese momento el movimiento edificatorio.

El 24 de octubre de 1975 en el Diario *Hoy* aparece un pie de foto, que bajo el título «La nueva ciudad» reza: *Un nuevo Badajoz está creciendo (...) Como ésta debieran haber sido las otras soluciones para la expansión de Badajoz (...) en lugar de derribar lo hecho y de quitar al casco antiguo su fisonomía tradicional.* Esta expresión última que señalamos en letra negrita se ha convertido en un lugar común de quienes gustan de referirse al urbanismo badajocense, pero se refieren a ella unas personas y otras con diversos sentidos. Para unos *lo hecho* y *la fisonomía tradicional* del casco, se refiere a los edificios, especialmente a los más significativos u originales, cuales los amurallamientos, palacios, etc.; para otros esas expresiones se deben referir al ambiente, creado por los edificios antes aludidos, o por otros de similares cualidades, que puedan producir en los ciudadanos sentimientos parecidos a los que producían los primitivos. En cualquier caso la frase expresa una añoranza por la fisonomía tradicional de la ciudad, y todos vienen a admitir como deseable que se hubiesen mantenido las murallas íntegras y que se hubiese permitido su visión con una cierta perspectiva, no acercando tanto los edificios a las murallas. Si lo consideramos simplemente como una expresión de melancolía o de un cierto aprecio por los «monumentos» dada su significación artística o histórica, no tendría valor como conclusión de este trabajo, ya que se trataría de un *a priori* que podíamos haber afirmado antes de comenzar. Se trata ciertamente de una verdadera conclusión porque precisamente el Casco Intramuros ha perdido su vida urbana, su salud y actividad ciudadanas, y son éstos unos valores indudables cuya carencia debemos calificar como negativa, y ello ha ido precedido y acompañado de la supresión de ambientes y edificios tradicionales.

Ahora bien, cabe preguntarse, esta merma ¿se debe a la desaparición de ciertos edificios, o más bien a la del ambiente? Es nuestra opinión, una vez analizados los datos recopilados, que la causa no es única, y que ambos aspectos tienen su parte como motivación de los efectos consecutivos.

Por una parte podemos afirmar que la vida que ha perdido el casco en realidad no la ha perdido, sino que esa actividad se ha desplazado dejando un vacío que han llenado otras actividades de grupos marginales sociales que son a las que consideramos degradantes o degradadas; estas últimas actividades en ocasiones ya existían en esta zona, pero su proporción con el resto de la vida del casco no les otorgaba mayor importancia; otras actividades podían suponerse en general inexistentes en esta zona de la ciudad, pero las facilidades que el vacío otorgó les hizo adueñarse de estas zonas a que nos referimos.

El desplazamiento de la vitalidad del casco no debe ser achacado, al menos en una primera etapa, a las barriadas tradicionales de San Fernando o de San Roque, ni, menos aún, a las más alejadas de él, cuales Santa Engracia, ni tampoco a los Poblados de Colonización, pues en todos los casos se trata de barrios que han seguido una trayectoria suficientemente independiente de la del casco hasta el punto de no haber influido apenas en las zonas del casco más cercanas a ellos: así, por ejemplo, las calles más próximas al Puente de Palmas que conexas al centro con San

Fernando, o al puente sobre el Rivillas que enlaza con San Roque (excepción hecha de la Ronda que tiene su propia importancia) no se han librado de un estado de penuria similar a las más alejadas de estos puntos de inserción de tráfico de los barrios vecinos. Sin embargo la situación de Pardaleras, y, sobre todo, de Santa Marina sí han influido de forma muy notoria en el desarrollo del recinto amurallado y en el desplazamiento de los núcleos de actividad. Vamos por tanto a resumir los fundamentos de esta conclusión.

De todo lo señalado en los capítulos anteriores se colige que las barriadas de Pardaleras y Santa Marina han sido *diseñadas ex novo*, a diferencia de las barriadas tradicionales, y han recibido, con y por ello, no sólo una configuración morfológica, sino un impulso de las instituciones para llevar a la práctica esos diseños urbanos. Así hemos observado el gran porcentaje que la iniciativa pública ha supuesto en estos barrios en sus orígenes, abandonando finalmente algo más a Pardaleras, y creando unas zonas residenciales importantes con dotaciones institucionales y poco comercio. La apertura de las murallas se refería especialmente a la apertura hacia Santa Marina, y de hecho comprobamos que las grandes brechas son las de las Avenidas de Europa (o General Rodrigo), Huelva (o General Varela) y Colón. Ello ha provocado que el concepto de *barrio*, como unidad de convivencia, se haya ampliado desde el casco hacia Santa Marina: podríamos en cierto aspecto afirmar que la distribución final de barrios en esta zona no se separa por la línea (muy mermada) de las murallas, y que ambos márgenes del baluarte desaparecido de San Juan o de los lienzos demolidos al Oeste guardan más relación entre sí que con el resto de su respectivo barrio. Ello ha condicionado de dos formas a la traslación de los focos de actividad, según nos refiramos a la privada o a la pública.

En cuanto a la actividad privada, ésta ha buscado un núcleo potencial de clientes para sus negocios y pequeñas industrias, hallando en la débil frontera de ambos barrios un lugar desde el que atraer al vecindario del Casco y de Santa Marina. Los grandes centros comerciales, de hecho, han buscado los alrededores del Paseo de San Francisco: al Norte Galerías Preciados, en la misma plaza Simago, y al Sur El Corte Inglés (de muy posterior radicación y con servicios limitados). Esta focalidad comercial se ha autoalimentado pues la nueva afluencia de clientes a la zona ha atraído a los comerciantes.

En cuanto a la actividad pública, ésta no se ha guiado por la ley de la oferta y la demanda impuesta por sus clientes potenciales, sino por criterios basados, resumidamente, en dos aspectos: la facilidad de construir y la representatividad del lugar. La facilidad de construir ha venido principalmente señalada por la propiedad municipal de los glaciares de las murallas, la cercanía de éstos a los servicios urbanos (en ocasiones no sólo cercanos sino adyacentes) y la promesa refrendada por la propia dinámica constructiva, de que la urbanización de estos terrenos de fácil utilización iba a realizarse con celeridad y eficacia. En cuanto a la imagen y dignidad que obtendría el nuevo edificio en esa ubicación se lograba con la creación de «grandes» avenidas de edificios públicos o semipúblicos (como viviendas de funcionarios, por ejemplo) que empalmarían como nuevas calles de algunas de las plazas existentes en la parte interior de las murallas y lindantes con ellas: Minayo-Dragones de Hernán Cortés, San Francisco-la Victoria (o Libertad), y Santo Domingo. Estas avenidas

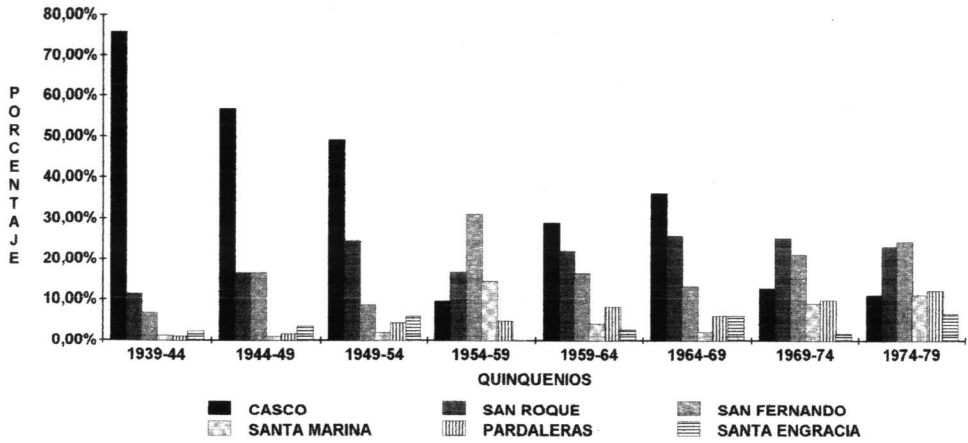
fueron diseñadas, como es lógico, antes de la apertura de las correspondientes brechas de la muralla, pero no llamaron la atención en la fase de diseño sino en la de ejecución, después de haber creado una situación de hecho orientada a ello, de forma que la mayoría de las veces no levantó polémica la ejecución de la orden. Cuando le llegó el turno al Baluarte de San Juan la magnitud de la acción quedó patente y llegó al culmen una batalla en que uno de los contendientes no había tomado posiciones, y a pesar de su superioridad cualitativa fue derrotado, consiguiendo en la capitulación un artículo amnistiador del resto de los amurallamientos, y comprometiéndose a velar por el Patrimonio de Badajoz no sólo como un censor de malas acciones, sino de forma positiva y activa, procurando los medios necesarios para el mantenimiento y mejora de la Alcazaba y demás edificios y conjuntos de interés.

Pero la herida estaba abierta y la savia de la zona intramuros fluyó hacia el Sur dejando las partes altas yermas. Por ello podemos afirmar que la desaparición de edificaciones (el Baluarte de San Juan y los diversos lienzos de murallas que separaban el casco de Santa Marina) ha sido perjudicial para el mantenimiento y desarrollo de la vida ciudadana del recinto amurallado.

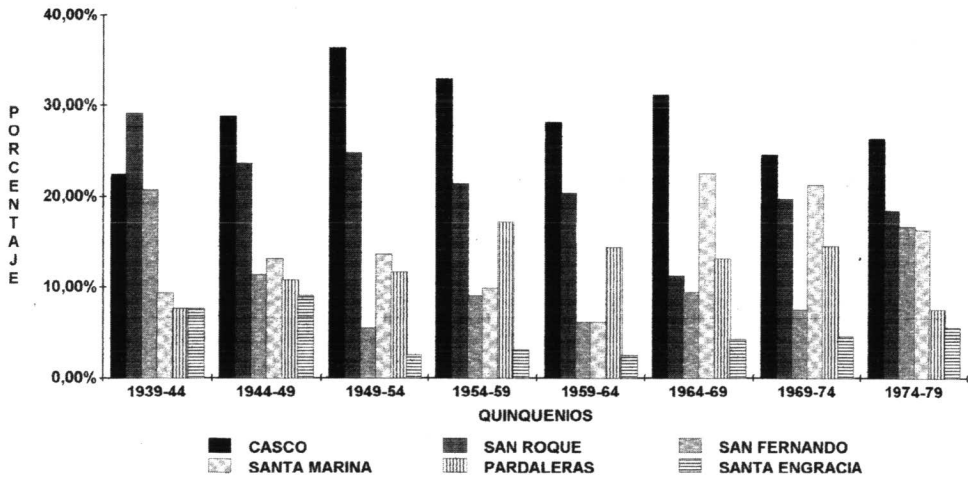
También hemos de concluir de lo estudiado que las autoridades locales fueron conocedoras de la degradación del casco y de la responsabilidad de su remedio, y que quisieron solucionar el problema. ¿No supieron o no pudieron arreglarlo? En nuestra opinión hemos de concluir que lo intentaron, pero poniendo en práctica (parcialmente) unas soluciones más intuitivas que estudiadas, a base de pretender «crear» la vida mediante la implantación de actividades públicas y equipamientos de no obligada utilización, esperando que fuera precisamente el turismo quien revitalizara el casco. Por ello opinamos que no supieron darse cuenta de que la vida la desarrollan más los vecinos residentes en la zona, que permanecen en ella con suficientes continuidad e intereses propios, ocupando el lugar y ocupándose del lugar, y no los visitantes, a quienes el lugar no interesa más que como curiosidad (de la que prescindir si comporta riesgos o incomodidades) o algún beneficio (comercios especializados, especiales ofertas o rebajas, ocio exclusivo, etc.) que difícilmente puede implantarse por decreto en una determinada zona. La segunda cuestión, sobre si no pudo el Ayuntamiento materializar sus buenas intenciones, hemos de afirmar que sí pudo poner en práctica gran parte del plan de equipamiento del Casco, hasta el punto de ser el barrio mejor dotado de la ciudad. Pero tras los estudios realizados queda patente que estos únicos medios no son suficientes para mantener un barrio, y, menos aún, para resucitarlo. Por ello podemos presentar las siguientes conclusiones: el mantenimiento de la ciudad amurallada como tal no sólo es una alternativa posible frente al desarrollo de la ciudad, sino que es una buena solución, deseable, y que comporta unos espléndidos resultados para preservar a los recintos tradicionales con su vida propia y contra la degradación por marginación de sus habitantes y sus actividades.

En primer lugar hemos afirmado que se trata de una demostración. Observemos los gráficos de la página siguiente que representan el peso de los sectores de la iniciativa privada (vivienda y comercio) en cada uno de los seis principales barrios de la ciudad.

**PARTICIPACION DE LOS BARRIOS EN
LOS LOCALES COMERCIALES DE LA CIUDAD**



**PARTICIPACION DE LOS BARRIOS EN
LAS VIVIENDAS DE LA CIUDAD**



Como puede observarse, tanto en el campo residencial representado en el primer gráfico, como en el relativo a locales comerciales, representado en el segundo, la fecha de la demolición del baluarte de San Juan representa un hito, a partir del cual la caída del barrio intramuros se frena, rompiendo la tónica general de los demás períodos. Pero se trata de una luz de bengala que apenas puede suponer un pequeño canto del cisne, pues en uno o dos quinquenios más la línea vuelve a tomar los valores que señalaba la continuación lógica de las curvas anteriores a dicho hito. Se trataba, probablemente, de una recuperación basada en falsas expectativas de que con la demolición del baluarte de San Juan algo iba a mejorar. Pero el hecho es que tras la demolición no se beneficia el Casco Intramuros. Por lo tanto queda demostrado

que la rotura de la muralla causó un efecto degradante en el casco, cuando lo que se pretendía —según declaraciones de los promotores de la destrucción del amurallamiento— era precisamente potenciar la ciudad permitiendo al casco desarrollarse fuera de sus límites.

En segundo lugar hemos afirmado que la conclusión que estamos exponiendo queda corroborada por la lógica de los hechos. Este aserto puede ser fundamentado en varios aspectos que la lógica urbanística y sociológica nos permiten contemplar, que podríamos resumir en la deducción del fin social de la urbe y aspiraciones de los ciudadanos, la deducción de la observación de la naturaleza —basada en el símil genético, en el símil zoológico y en el símil ecológico— y la inducción incompleta —basada en los casos reales de otras ciudades amuralladas—.

En cuanto a la polis, podemos afirmar que nace con un sentido de aglutinar por cierta solidaridad a quienes residen de forma habitual en un determinado recinto. Este recinto ha querido ser delimitado siempre por fronteras, naturales o artificiales, que permitan al individuo situarse como *dentro* o *fuera* de la ciudad, y por tanto, obligado o no a la solidaridad urbana, y gozando o no de las ventajas de dicha unidad. Este *recinto* goza de características muy diversas: unas materiales y otras más elevadas. Cuando los límites de la ciudad van creciendo con ella resultan algo armónico, de forma que esos límites no son algo diverso de la propia ciudad: incluso llega a identificarse la ciudad con su recinto. Ello conlleva que esas fronteras son parte integrante de la urbe, y su alteración no resulta un acto externo a la ciudad, sino que es capaz de transformar profundamente la vida de la *ciudad* como persona moral: las operaciones en el recinto son siempre internas y afectan a todo el organismo urbano. Estos resultados no se producen únicamente cuando se elimina físicamente parte del elemento fronterizo, sino también cuando se alteran las cualidades de éste.

Concluimos que la demolición del baluarte de San Juan no sólo no sirvió para «traer el progreso» a la ciudad de Badajoz, sino que ha contribuido (junto con otras causas) a la degradación del casco histórico al romper el equilibrio del barrio, especialmente en favor de la barriada de Santa Marina, y provocando el desplazamiento del centro urbano (con sus aspectos dotacional, y sobre todo comercial y residencial) en detrimento de la parte alta del recinto amurallado.

FUENTES DOCUMENTALES

- Actas Municipales, Archivo Municipal de Badajoz, años 1939 a 1979.
- Hemeroteca local, fundamentalmente diario *Hoy* de Badajoz, años 1939 a 1979.
- *Boletín de Información Municipal*, Ayuntamiento de Badajoz.
- Cartografía del Servicio Histórico Militar, Madrid, Servicio Geográfico del Ejército, Madrid y Archivo Municipal de Badajoz.
- Entrevistas personales.

ESQUEMAS, GRÁFICOS Y TABLAS

- Elaboración propia.



Plano guía de Badajoz.



Vista aérea según fotografía de Matías Lozano tras la demolición del baluarte.



Fotografía hecha desde globo en 1914. (1) Baluarte de San Juan y cuartel de la Bomba. (2) Baluarte de Santiago o de Menacho. (3) Paño que se demolió para abrir la Avda. de Huelva. (4) Cuartel de Ingenieros. (5) Parque que ocuparon Correos y el Colegio General Navarro. (6) Paseo de San Francisco. Publicada por Matías Lozano en «Badajoz y sus murallas», editado por el Colegio de Arquitectos.