

VILAFRANCA DE LOS BARROS A MEDIADOS DEL SIGLO XX:
EL VUELO AMERICANO (I PARTE)

VILAFRANCA DE LOS BARROS IN THE MIDDLE OF THE XXth CENTURY:
THE AMERICAN FLIGHT (1st PART)

JUAN JOSÉ SÁNCHEZ GONZÁLEZ
Doctor en Historia del Arte
Presidente de Amigos del MUVI

RESUMEN

En este artículo analizamos aquellos aspectos del casco urbano de la Villafranca de los Barros de mediados del siglo XX que la evolución urbanística posterior de la localidad ha hecho desaparecer o ha modificado sustancialmente. Para este fin nos serviremos de una herramienta de gran utilidad en el estudio de la historia del paisaje: la serie de fotografías aéreas tomadas a mediados del siglo XX por el ejército norteamericano en colaboración con el gobierno de Franco.

Palabras clave: Fotografía aérea, urbanismo, Villafranca de los Barros, Vuelo Americano.

ABSTRACT

In this article we analyze those aspects of the town centre in the middle of the twentieth century that the subsequent urban development has made disappear or has altered substantially. For this purpose, we will make use of a very useful tool in the study of the urbanscape: the series of photographs taken in the middle of the XXth century by the American army together with the Franco government.

Keywords: Aerial photograph, urbanism, Villafranca de los Barros, American flight.

1.- INTRODUCCIÓN

Durante la II Guerra Mundial, en la que los movimientos tácticos de los ejércitos abarcaban grandes extensiones de terreno, los aliados sintieron la necesidad de contar con una cartografía lo más precisa posible del territorio europeo. Cuando la victoria aliada era ya cuestión de tiempo y se preveía para un futuro inmediato la posibilidad de un nuevo conflicto contra la Unión Soviética que tendría a Europa como principal escenario bélico, las fuerzas aéreas estadounidense (USAF) y del Reino Unido (RAF) dieron un impulso a la idea, elaborando un proyecto secreto al que dieron el nombre de "Casey Jones", cuyo objetivo era fotografiar en vuelo aéreo una parte de Europa y del norte de África. Entre febrero y marzo de 1945 se desarrolló una primera fase de los vuelos en los cielos españoles sin contar con el permiso de las autoridades franquistas. En marzo se interrumpieron los vuelos, que no se retomaron hasta febrero de 1946, concluyéndose en septiembre del mismo año. Esta segunda fase sí contó con la autorización de Franco que, comprendiendo la utilidad del material fotográfico obtenido en estas operaciones, negoció su adquisición incluyéndolo como moneda de cambio en las negociaciones entabladas con los Estados Unidos destinadas a suavizar la situación de bloqueo que sufría España y convertir a la Península Ibérica en una posición estratégica ante un previsible conflicto con la Unión Soviética. Gracias a esta circunstancia Franco pudo contar con una primera cartografía completa de España basada en fotografías aéreas, conocida como Project Casey Jones o Serie A del Vuelo Americano, 1945-46.

Una década más tarde, en un clima de abierta colaboración entre los gobiernos estadounidense y español que permitiría la instalación de bases militares norteamericanas en suelo peninsular, se llevó a cabo una segunda cartografía de España basada en fotografías aéreas, que se desarrolló entre 1956 y 1957, y en la que participaron el Servicio Geográfico del Ejército (SGE) y el Instituto Geográfico Nacional (IGN), es la conocida como Serie B del Vuelo Americano, 1956-57.

Ambas series de fotografías constituyen una herramienta fundamental para conocer la evolución del paisaje, el urbanismo y las infraestructuras públicas españolas durante los últimos setenta años. Las fotografías se realizaron en los años inmediatamente anteriores a que España iniciara una profunda transformación a todos los niveles, por lo que constituyen una fuente de información fundamental para la investigación histórica, ya que permite conocer aspectos del paisaje rural y del espacio urbano ya desaparecidos. En este trabajo, que dividiremos en dos artículos, nos proponemos mostrar qué aspectos de la Villafranca de los Barros de mediados del siglo XX han desaparecido o han sido modificados sustancialmente durante los últimos setenta años de historia urbanística, para lo que utilizaremos las fotografías aéreas proporcionadas por ambas series del Vuelo Americano.

2.-CASCO URBANO

Las siguientes imágenes muestran la evolución del casco urbano de Villafranca de los Barros en los últimos setenta años. En los siguientes apartados nos detendremos a analizar en detalle aspectos concretos del urbanismo villafranqués, ahora nos interesa analizar la evolución del casco urbano en líneas generales.



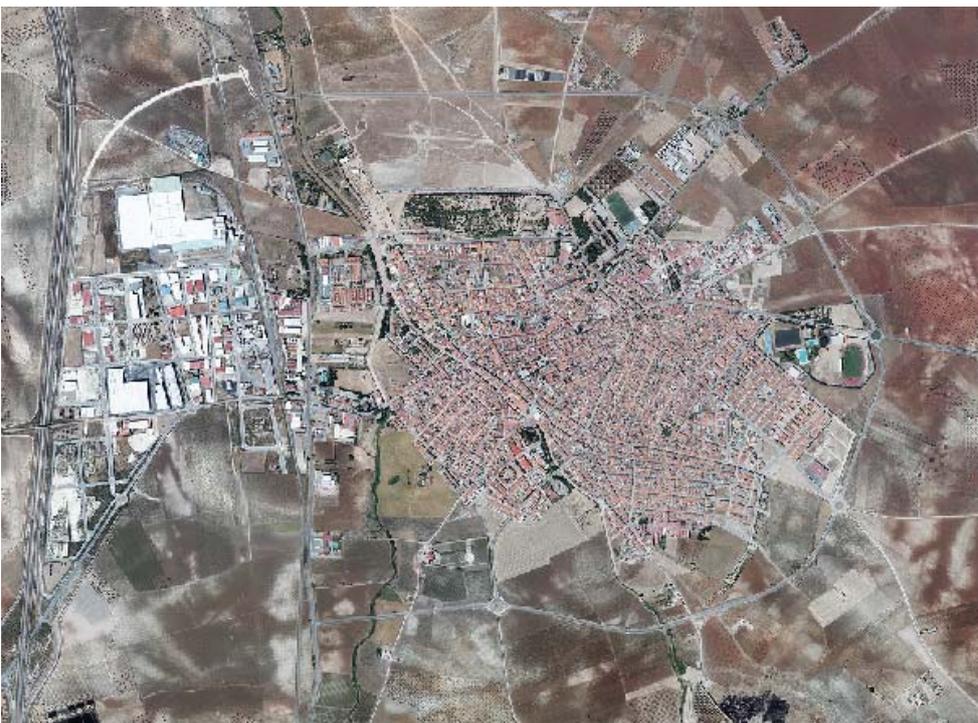
Vista aérea de Villafranca de los Barros en la Serie A del Vuelo Americano, 1945-46

Entre las fotografías de la Serie A y la Serie B apenas se advierten diferencias en el perfil que dibuja el casco urbano de la población, de lo que cabe deducir que el crecimiento urbanístico de Villafranca permaneció estancado en las primeras décadas de la dictadura franquista, pese a que fue en estos años cuando la localidad alcanzó su máxima población con los 16.671 habitantes contabilizados por el INE para 1950, justo antes de iniciarse el fenómeno migratorio que tan graves consecuencias tuvo para la demografía extremeña. Estos hechos y estas cifras son indicativos de las condiciones de vida existentes en la Villafranca de mediados del siglo XX, caracterizadas por una elevada tasa de natalidad, típica del régimen demográfico antiguo, en donde pequeñas casas sirven de hogar a extensas familias que viven hacinadas en muy poco espacio. En cambio, la vista actual de Villafranca muestra con respecto a las imágenes anteriores un crecimiento urbanístico notable, pese al acusado descenso de población provocado por las sucesivas oleadas migratorias que no han dejado de sucederse desde los años 50 y a las profundas transformaciones del estilo de vida, que ha hecho reducirse considerablemente las tasas de natalidad, dando como resultado los 13.114 habitantes registrados por el INE para 2017 . Esta relación inversa entre evolución

demográfica y crecimiento urbanístico es consecuencia de los profundos cambios que ha conocido la vida de los villafranqueses en las últimas décadas, dando lugar a un estilo de vida en que la conciencia individual se acentúa, generando nuevas necesidades de espacio y privacidad cuya consecuencia es lo que podemos denominar como una inflación del espacio habitable con profundas consecuencias sobre el urbanismo.



Vista aérea de Villafranca de los Barros en la Serie B del Vuelo Americano, 1956-57



Vista área de Villafranca de los Barros en la actualidad.

Las imágenes de las Series A y B muestran el grado de evolución a que había llegado el casco urbano villafranqués desde mediados del siglo XIV hasta mediados del siglo XX. A grandes rasgos podemos diferenciar entre el núcleo histórico, cuyo centro constituye el espacio comprendido entre la Plaza Vieja y el entorno de la parroquia del Valle, caracterizado por un abigarrado conjunto de manzanas de casas delimitadas por calles estrechas y sinuosas, características del urbanismo medieval, y el perfil rectilíneo y la mayor amplitud de las calles generadas por los ensanches que se sucedieron desde mediados del siglo XIX en adelante, principalmente en la zona norte, en las Peñitas y en el actual barrio del Pilar. La vista aérea actual muestra la continuidad de esta tendencia de crecimiento en el barrio de las Peñitas y, sobre todo, en el Pilar, habiéndose paralizado el crecimiento por el lado norte.

Entre las imágenes que muestran las series A y B la diferencia más notable en lo que se refiere al perfil del casco urbano, es el inicio de la urbanización de la cima del collado de las Peñitas. La ladera que desciende hacia el arroyo Tripero, comprendida entre los antiguos caminos de Zafra (calles Zurbarán y Zafra) y la Fuente (Avenida del Ejército) y el camino que, por las traseras de las casas del Villar, unía ambos (C/ San Bartolomé), había comenzado a urbanizarse a partir de la segunda década del siglo XX sobre terrenos pertenecientes a la familia Solís. Las características morfológicas de estas calles son similares a las construidas en las zonas de ensanche del ejido norte y el Pilar.

La cima del cerro permanecía sin urbanizar a mediados del siglo XX. Este cerro era conocido desde al menos el siglo XVIII como Peñitas de San Bartolomé, aunque lo más probable es que este topónimo se remonte a comienzos del siglo XVI, cuando consta la existencia en el lugar de una ermita de efímera existencia consagrada a San Bartolomé. Este espacio era de propiedad comunal hasta la desamortización de Madoz en 1855, pasando a manos de diversos propietarios. Ya durante la II República, ante las deficiencias que presentaba el cuartel de la Guardia Civil, (actual parque de bomberos de la población, en la calle Duque de Ahumada), se planteó la posibilidad de erigir un nuevo cuartel en el cerro de las Peñitas. El precio del solar, que su propietario, Justo Guerrero Vázquez, fijaba en 25.000 pesetas, constituía un serio obstáculo para la ejecución del proyecto, que el inicio de la Guerra Civil obligó a suspender. Tras la guerra, en 1941, se retomó el proyecto, para el que se contrataron los servicios del arquitecto D. Ramón Arrivas, profesor de la Escuela de Arquitectura de Madrid, que elaboró los primeros planos. El proyecto para el cuartel se vinculó a la construcción de 50 viviendas de protección social destinadas a funcionarios municipales y jornaleros del campo. En 1942 las tierras eran adquiridas a los herederos de Justo Guerrero Vázquez a 1,55 pesetas el metro cuadrado. Sin embargo, diversos problemas burocráticos impidieron iniciar la construcción del cuartel y de las viviendas de protección social. Lo primero en construirse durante los primeros años de la década de los 50 fueron las casas, con la ayuda financiera del Instituto Nacional de la Vivienda, construyéndose el cuartel ya en los años 60.



Las Peñitas, Serie A del Vuelo Americano, 1945-46



Las Peñitas, Serie B del Vuelo Americano, 1956-57

En consecuencia, las imágenes de ambas series del Vuelo Americano nos muestran dos etapas distintas en la ejecución del proyecto. En la de 1945-46 se observa un espacio despoblado

pero cuyo terreno parece haber sido sometido a trabajos preparatorios, posiblemente de desbroce y rebaje, lo que permite distinguirlo de las fincas agrícolas de su entorno. En la de 1956-57 se aprecian ya las casas construidas, distinguiéndose nítidamente del espacio urbano inmediato por la forma y disposición de los edificios, que nos remiten a la arquitectura racionalista de los pueblos de colonización que por las mismas fechas se estaban construyendo como parte del denominado Plan Badajoz. Se observa también como el antiguo camino o vereda que desde la calle Solís partía hacia el camino de San Isidro se ha rectificado diez años después, dando lugar al inicio a la actual Avenida de la Guardia Civil.

3.-LOS ARROYOS

Un elemento que ha condicionado en gran medida el urbanismo de Villafranca de los Barros a lo largo de toda su historia ha sido el cauce del arroyo Tripero, junto al que se estableció hacia principios o mediados del siglo XIV el núcleo fundacional de Moncovil-Villafranca y que durante muchos siglos impuso un límite natural al crecimiento de la población por el lado oeste, salvo en la zona del Villar (entorno de la actual calle de Santa Eulalia) quizás porque los cimientos de la antigua *villae* romana localizada en este lugar facilitó la edificación. La hondonada excavada por el arroyo en el alomado paisaje en que se sitúa Villafranca determinó la advocación de la patrona de la parroquia de Santa María del Valle, topónimo que también recibía en el siglo XVI el camino que conduce hacia Almendralejo, conocido entonces como Camino del Valle y hoy como Camino de la Vega. Aunque para el consumo la población se surtía de diversas fuentes, el arroyo satisfacía muchas otras necesidades, siendo el lugar al que las mujeres acudían para lavar la ropa y en el que se abrevaban las pjaras de cerdos que se apacentaban libremente por el terreno de propiedad común que rodeaba a la población, el ejido. La documentación informa de otras necesidades que eran satisfechas por las aguas del arroyo, como el proporcionar sanguijuelas para los médicos de la población y a cuya captura se dedicaba en 1851 María Navarro¹, que tenía su casa en el espacio que hoy ocupa la “Placina del agua” en la esquina entre las calles San Bartolomé y Avenida del Ejército². También suministraba hielo, como sucedía en diciembre de 1899, cuando Antonio Vicente Alonso obtenía licencia del Ayuntamiento para construir represas en el arroyo, a la altura del puente del Villar, es decir, el puente localizado en la confluencia de las calles Pizarro, Zafra y Santa Eulalia, en las que recoger el carámbano formado en ellas para surtir el pozo de nieve de su propiedad³.

Pero el arroyo también era una fuente constante de problemas para la población. Además de ser un foco insalubre origen de múltiples enfermedades, sus desbordamientos ocasionaban

¹ En julio de 1851 María Navarro se veía obligada a rescindir el contrato que tenía suscrito con el Ayuntamiento para la captura de sanguijuelas “*en virtud de que el arroyo se ha secado y no las hay*”. A.M.V. Acuerdos Capitulares, Caja 15, carpeta 1, 3 de julio de 1851, folio 16.

² SÁNCHEZ GONZÁLEZ, Juan José *Op. cit.* pp. 204-205.

³ A. M. V. Acuerdos Capitulares, Caja 26, carpeta 2, 17 de diciembre de 1899, folio 260.

serios daños humanos y materiales. Se tiene constancia documental de varias riadas entre mediados del siglo XIX y mediados del XX, aunque debieron darse con frecuencia a lo largo de la extensa historia de la población. Parece ser que la edificación en sus orillas, al estrechar su cauce, y, sobre todo, la construcción del puente del ramal que unía a la población con la carretera de Cáceres a San Juan del Puerto, actual N-630, por el lado norte, conocido como el Puente del Vivero, que solía taponarse con facilidad, aumentó los efectos destructores de sus desbordamientos⁴. Desde finales del siglo XIX el Ayuntamiento se había propuesto canalizar el tramo del arroyo que cruzaba el casco urbano, proyectos que en el mejor de los casos llegaron a iniciarse, pero que pronto eran abandonados por la falta de fondos o por defectos técnicos⁵. Solo tras las catastróficas riadas de 1949 y 1952 se decidió emprender seriamente la canalización del arroyo, proyecto que recibió el elocuente nombre de “obras de defensa de Villafranca contra avenidas del Arroyo Tripero” y que empezaron a ejecutarse en 1957, prolongándose hasta 1960⁶.

En consecuencia, las fotografías de ambas series del Vuelo Americano nos permiten observar el trazado del cauce del arroyo Tripero justo antes de que se iniciasen las obras para su canalización. Puesto que no se observan diferencias notables entre las series A y B hemos optado por basar nuestro análisis en la Serie B por su mayor nitidez.



Arroyo Tripero en el tramo que discurre junto a la C/ Solar Ibáñez y hasta la Fuente de la Rana, Serie B del Vuelo Americano, 1956-57.

⁴ SÁNCHEZ GONZÁLEZ, Juan José: *Op. cit.* pp. 173-174.

⁵ *Ibidem.* pp. 286-287

⁶ *Ibidem.* pp. 452-453.

En el tramo comprendido entre la actual Plaza de Valdequemados y la Fuente de la Rana, donde el Tripero discurre junto a la C/ General Solar Ibáñez, conocida popularmente como Alameda, el cauce se retorció dibujando pronunciados meandros. Hay constancia de que en el tramo próximo a la Fuente de la Rana el cauce se rectificó en, al menos, una ocasión en 1601 para evitar que las crecidas del arroyo afectasen a una fuente de vital importancia para el suministro de agua a la población⁷.



Arroyo Tripero en el tramo que discurre entre la Fuente de la Rana y la C/ Lepanto, Serie B del Vuelo Americano, 1956-57.

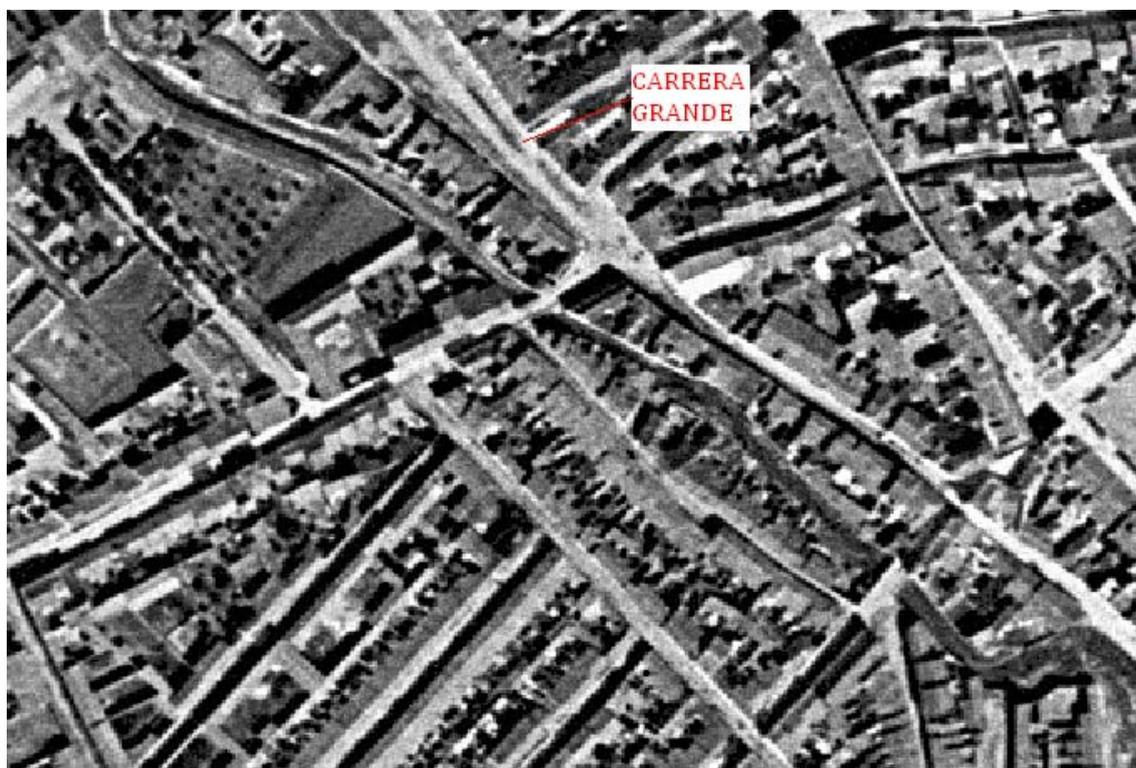
Superada la Fuente de la Rana el cauce se adentraba en el casco urbano, dejando a un lado la recién construida Plaza de Abastos, cuyos primeros proyectos, planeados durante la dictadura de Primo de Rivera, vinculaban su construcción con la canalización parcial del arroyo en el tramo comprendido entre los puentes de la Plaza de San Marcial y de la C/ Pizarro, en terrenos propiedad de Josefa de Solís y Gómez de la Cortina, proyecto elaborado por José María Muguruza Otaño⁸, que desempeñó el cargo de arquitecto conservador del Museo del Prado entre 1952 y 1969, siendo hermano de Pedro Muguruza Otaño, arquitecto del Valle de los Caídos. El proyecto, sin embargo, acabaría siendo abandonado a favor del elaborado por el arquitecto sevillano Aurelio Gómez Millán, en el que se basa la actual Plaza de Abastos⁹.

⁷ A. M. V. Acuerdos Capitulares. Caja 2, carpeta 3, 23 de noviembre de 1601, folio 2.

⁸ SÁNCHEZ GONZÁLEZ, Juan José: *Op. cit.* pp. 379-380.

⁹ *Ibidem.* pp. 467-468

Una vez sobrepasada la Plaza y el antiguo edificio de la Tenería, el cauce se curvaba aproximándose hasta la C/ Lepanto, donde un muro de contención trataba de evitar que las crecidas del arroyo destruyeran la calle. En este punto desaguaban la alcantarilla procedente de la Cañada, actual C/ Presidente Adolfo Suárez, que incluía el vertido del alpechín procedente de los molinos de aceite situados en dicha calle, lo que da idea de la insalubridad de la zona.



Arroyo Tripero en el tramo que discurre entre la C/ Lepanto y la Carrera Grande, Serie B del Vuelo Americano, 1956-57.

En el tramo comprendido entre la Plaza de Abastos y la Carrera Grande, el arroyo discurría por un entorno densamente urbanizado, lo que había estrechado su cauce, que además alcanzaba aquí su mayor profundidad. Estos factores generaban las condiciones propicias para que los desbordamientos del arroyo resultasen especialmente devastadores, siendo esta área de la población la que más solía verse afectada por las crecidas. La profundidad del arroyo en esta zona hizo necesaria la construcción de sendos puentes para superar su cauce en la confluencia de las actuales calles Zafra, Santa Eulalia y Pizarro y en la Avenida del Ejército, antiguo Camino de la Fuente. Sustituídos por los actuales tras la canalización del arroyo, estos puentes eran los más antiguos de la población. Hay constancia documental de la existencia del puente del Camino de la Fuente en 1604, cuando es objeto de algunas reformas, si bien con toda seguridad su construcción debió ejecutarse muchos años antes¹⁰. Menos datos tenemos sobre el puente de la C/ Pizarro, conocido como el Puente del Villar, del que sabemos que tenía tres arcos, si bien es probable que sea tan antiguo como el anterior ya que permitía superar el arroyo a los viajeros que recorrían el camino procedente

¹⁰ A. M. V. Acuerdos Capitulares. Caja 2, carpeta 3, 6 de diciembre de 1604, folio 111 reverso

de Zafra. Ambos puentes, sumado a la existencia de cimientos romanos en la orilla oeste del arroyo, donde a finales del siglo XIX se halló la *Tegula* de Villafranca, debió facilitar en fecha muy temprana la urbanización de la zona, configurando un entorno urbano con personalidad propia, el Villar, cuya existencia ya consta en el siglo XVI. La canalización del arroyo introdujo profundas modificaciones en el urbanismo de la zona, siendo necesario el derribo de numerosos inmuebles, lo que desvirtuó considerablemente su paisaje urbano tradicional.



Arroyo Tripero en el tramo que discurre junto a la Carrera Grande y la Calleja del Baño, donde se une al arroyo Pendelías dando origen al arroyo Bonhaval, Serie B del Vuelo Americano, 1956-57.

Una vez superado el puente del Camino de la Fuente, el cauce del arroyo y el antiguo camino de Almendralejo (Carrera Grande-Avenida de la Constitución), se separaban, dejando entre ambos un espacio que desde mediados del siglo XIX comenzaría a urbanizarse, dando lugar a la actual calle Monsalud, conocida originalmente y popularmente como Calleja del Baño. La calle tomaba su nombre del “baño” de los caballos situado en una zona conocida como el Charcón, un abrevadero que el Ayuntamiento construyó en las inmediaciones del arroyo en 1843¹¹. En esta zona desaguaba también la conocida como Gavia Honda, un pequeño arroyo que proporcionaba agua a las huertas localizadas en la zona de la Rodela, antes de su definitiva urbanización en el siglo XIX, y que discurría entre las actuales calles Tierra de Barros y Albuera. A comienzos del siglo XX este arroyo fue cubierto, convirtiéndose en una alcantarilla¹².

La imagen muestra también la confluencia de los arroyos Pendelías y Tripero, destacando la cerca que trataba de proteger a la antigua electro-harinera de San Antonio, actual Casa de la Cultura, de las crecidas de ambos arroyos.

¹¹ *Ibidem.* p. 206.

¹² *Ibidem.* pp. 288-289.



Arroyo Bonhaval a la salida de la población, Serie B del Vuelo Americano, 1956-57.

La canalización del arroyo alteró significativamente la configuración de la zona situada en torno al actual recinto ferial, como veremos más adelante. En la imagen se observa el emplazamiento del Matadero Municipal justo en la orilla del arroyo Bonhaval. Al igual que la Plaza de Abastos, la construcción del Matadero Municipal respondía a las exigencias impuestas por los nuevos principios higienistas que regían la normativa sobre urbanismo en el siglo XIX. Al igual que la Plaza de Abastos, fue un proyecto cuya ejecución se demoró mucho en el tiempo. La antigua carnicería de la población se situaba en el solar que ocupa hoy el número 7 de la C/ Pizarro. A mediados del siglo XIX era un local ruinoso e insalubre en el que incluso la junta de sanidad del Ayuntamiento aconsejaba prohibir la venta de carne, aunque esta situación se prolongó hasta 1869, en que fue clausurada definitivamente, reformándose el edificio como salón de actos con el nombre de "El Club"¹³. En tanto se construía un nuevo matadero, el Ayuntamiento alquilaba casas particulares con este fin, siendo una fuente habitual de conflictos entre el Ayuntamiento, los propietarios y los vecinos. En 1874 se decidió construir un nuevo matadero en la Carrera Grande, en los solares correspondientes a dos casas cuyos concesionarios no habían edificado dentro del plazo que se les había impuesto¹⁴. Lo cierto es que el Ayuntamiento no ejecutó el proyecto y en 1878 se veía obligado a devolver ambos solares a sus propietarios. En 1888 se retoma el proyecto y se decide edificarlo al final de la Carrera Grande sobre proyecto del arquitecto Valentín Vaca, recayendo la contratación de la obra en Agustín Muro Elías, quien aconsejó engrosar el muro del edificio orientado hacia el arroyo, a fin de hacerlo más resistente frente a las continuas crecidas. Las obras se desarrollaron con continuas interrupciones debido a la falta de fondos

¹³ *Ibidem.* pp. 234-235.

¹⁴ A. M. V. Acuerdos Capitulares, Caja 18, carpeta 2, 30 de abril de 1874, folio 43.

en las arcas municipales, hasta que finalmente se concluyeron en 1906, entrando en funcionamiento el nuevo matadero en enero de 1907¹⁵.



Arroyo Pendelías, Serie B del Vuelo Americano, 1956-57.

Lo más significativo del arroyo Pendelías al aproximarse al casco urbano de Villafranca era el pronunciado meandro que dibujaba en torno al antiguo Camino de la Fuente del Maestro. El cauce dibujaba una curva muy acusada en dirección este que, una vez superado el puente, giraba bruscamente en sentido oeste, discurriendo un trecho en paralelo al camino, hasta la altura de la actual estación de autobuses, donde viraba de nuevo en dirección noreste buscando la confluencia con el arroyo Tripero en las proximidades de la actual Casa de la Cultura. En origen, el Camino de la Fuente carecía de puente, superando el arroyo a través de un vado natural que lo haría impracticable en época de crecidas. La principal vía de comunicación que cruzaba el pueblo antes de la construcción de la carretera de Cáceres a San Juan del Puerto (actual N-630) a mediados del siglo XIX era el camino de Almendralejo que penetraba en la población por la Carrera Grande, por lo que el camino de la Fuente constituía una vía secundaria. Con todo, en 1833 se construyó un puente sufragado con las aportaciones voluntarias del vecindario, en el lugar conocido entonces como Huerta de Garrote, mucho antes de que se iniciase la urbanización de las Peñitas¹⁶.

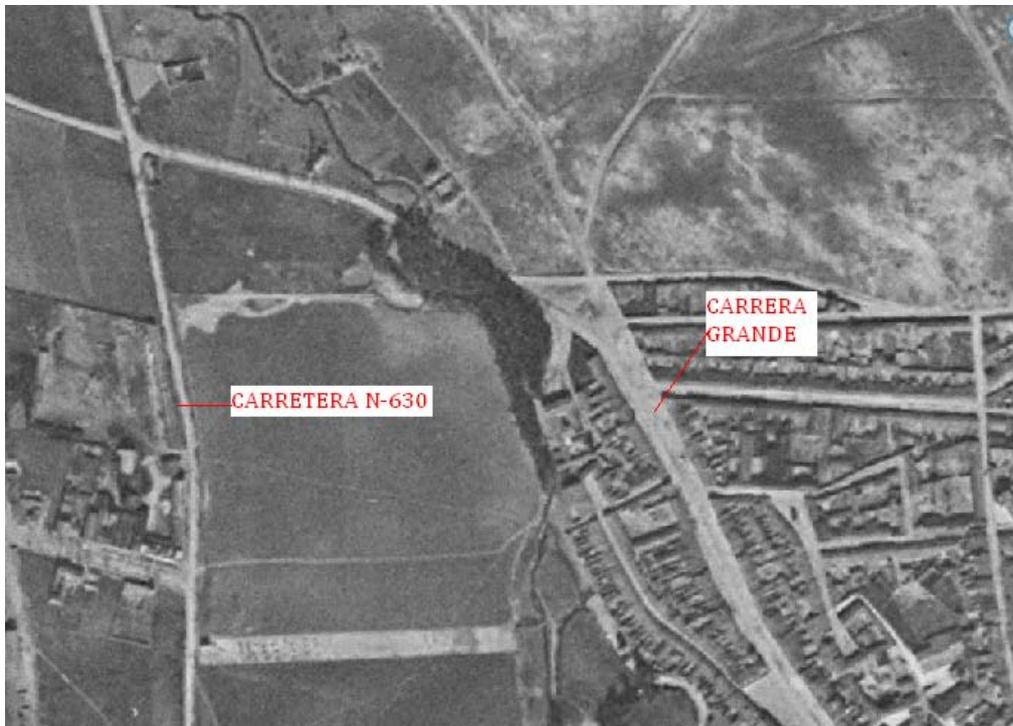
Con la construcción de la carretera a mediados del siglo XIX el Camino de la Fuente pasó a convertirse en uno de los dos ramales que comunicaban a la población con esta vía de comunicación, lo que incrementó su tráfico, algo que no parece haber afectado al puente construido en 1833, que más allá de la mejora del firme del camino no fue objeto de alguna

¹⁵ SÁNCHEZ GONZÁLEZ, Juan José: *Op. cit.* pp. 348-351.

¹⁶ A. M. V. Acuerdos Capitulares, Caja 14, carpeta 1, 24 de agosto de 1833.

reforma de importancia, al menos documentada, hasta su sustitución por el actual en tiempos relativamente recientes.

4.- LA ENTRADA NORTE AL CASCO URBANO



Entrada a la población por el lado norte, Serie A del Vuelo Americano, 1945-46.

La canalización del arroyo a la salida de la población alteró significativamente la configuración del espacio comprendido entre el final de la Carrera Grande y la N-630. La construcción de la carretera en los años centrales del siglo XIX modificó sustancialmente la estructura viaria de la población, cuyas principales vías habían sido desde sus orígenes el camino de Almendralejo, en torno al que se formaron la Carrera Grande y la Carrera Chica, y el ramal que, partiendo del mismo a la altura del Molino Abajo se adentraba por la población por la calle de los Mártires y proseguía por la Plaza Vieja, Hernán Cortés, Plaza del Corazón de María, Larga... en dirección a la localidad de Llerena. La carretera dejaba a un lado el núcleo urbano, lo que hacía necesario crear vías de enlace entre ambos. La solución diseñada por el Ayuntamiento en 1856 fue construir dos ramales de enlace entre la población y la carretera. Para uno de ellos se aprovecharía el antiguo camino a Fuente del Maestro, cuyo trazado se rectificó, haciéndolo más rectilíneo, y se le dotó de mejor firme. El segundo de los ramales aprovecharía veredas y caminos preexistentes, uniéndolos para formar un nuevo camino. Partiendo del antiguo camino a Alange (actual C/ San Ignacio de Loyola), aprovechaba un camino o vereda que separaba la silera general de la enramada de las eras del ejido y se prolongaba hacia el oeste, sirviendo décadas más tarde como límite al ensanche de la población por el lado norte.

En su tramo final, desde el final de la Carrera Grande hasta enlazar con la carretera, el nuevo ramal aprovechaba el tramo final del Camino Blanco, que venía a desembocar en el antiguo

camino de Almendralejo. Este camino debía superar el arroyo a través de un vado natural que fue sustituido por un puente, conocido como Puente del Vivero. El puente contaba con un solo arco y debía tener machones amplios y sólidos, lo que hacía que se taponara con facilidad, constituyendo la principal causa de los graves desbordamientos que sufrían los arroyos en época de lluvias intensas. En 1875 el arquitecto provincial Florencio Ger y Lóbez advirtió sobre la necesidad de abrir un segundo arco, lo que no fue atendido por el municipio. Tras la riada que en 1876 destruyó buena parte de las casas de la Carrera Grande y de las calles inmediatas, el Ayuntamiento decidió proceder conforme al dictado del arquitecto, si bien no fue hasta 1878 cuando el Gobernador Provincial de Badajoz aprobó la apertura del segundo arco. Sometido en aquel año a una nueva inspección por el mismo arquitecto, dictaminó entonces la necesidad de abrir un tercer arco, lo que el municipio le encomendó directamente al mismo contratista que había procedido a la apertura del segundo, Juan Cadaval Acebedo. Incluso en 1892 se planteó la posibilidad de abrir un cuarto arco.

Tanto el puente como el ramal aparecen frecuentemente denominados en la documentación como “del vivero”, debido al vivero municipal situado junto a la orilla del arroyo. Se tiene constancia de su existencia desde 1880, siendo una de sus principales funciones surtir de árboles a la población para el ornato de sus calles, carreteras y cementerio. El vivero era, además, un lugar de paseo para los vecinos de la población. Entre las plantas que se cultivaban en él se podían encontrar eucaliptos, álamos negros y las acacias con que solían adornarse las calles y paseos. Desde 1890 contaba con una noria para el riego de las plantaciones. En 1897, debido a la falta de fondos de las arcas municipales, el vivero fue cedido al Estado, cuya titularidad mantendría hasta su desmantelamiento con motivo de las obras de canalización del arroyo .

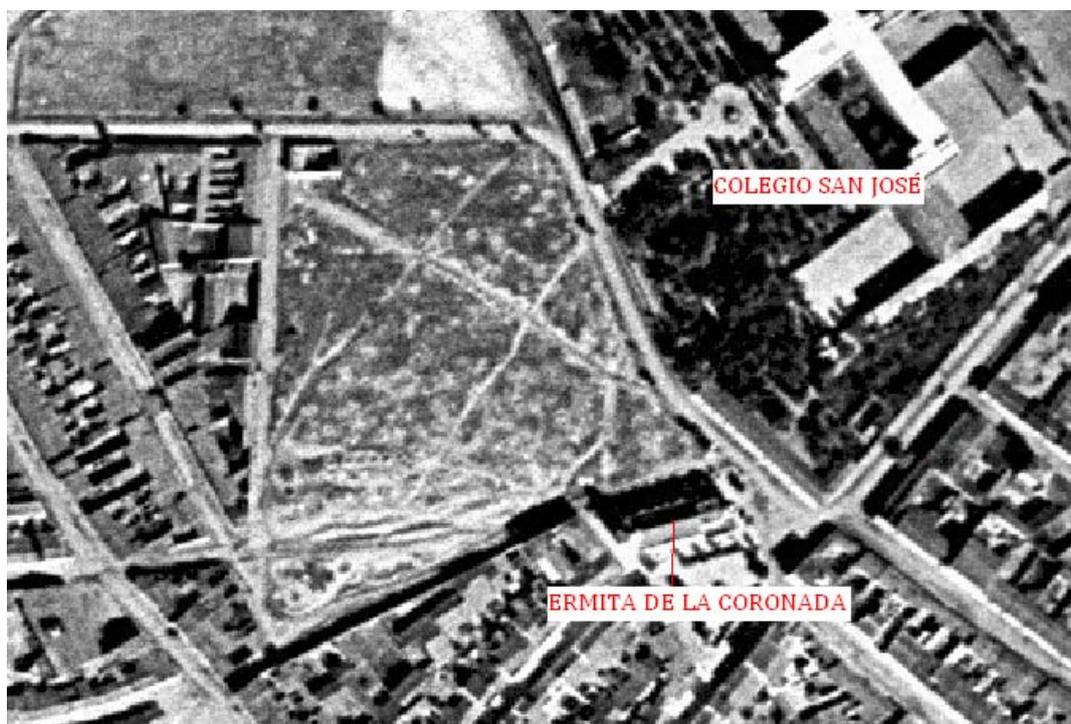
Tras canalizarse el arroyo, se modificó el trazado del último tramo del ramal, reconduciéndose por la actual Avenida de Almendralejo. El Puente del Vivero fue desmontado y el tramo desechado reducido a un camino que sirve actualmente de acceso a una propiedad particular.

En la fotografía se aprecia una arboleda muy densa en la unión entre la Carrera Grande, el ramal y el arroyo. Esta arboleda es el resultado de un proyecto con el que el Ayuntamiento pretendió sanear la zona mediante la plantación de árboles, ya que, además de un recurso ornamental frecuente en el urbanismo desde el siglo XIX, los árboles eran utilizados con fines higienistas, especialmente en la prevención del paludismo. En enero de 1914 el Ayuntamiento acordó permitir a los vecinos plantar eucaliptos y otras plantas “útiles a la agricultura” en el tramo comprendido entre la unión de los arroyos y el Puente del Vivero . Un año más tarde, la corporación se sumaba a la celebración de la Fiesta del Árbol, obligatoria por Real Orden del 5 de enero, cuya principal actividad consistía en la plantación de árboles. Para este fin el Ayuntamiento destinó de nuevo el terreno comprendido entre el matadero y el Puente del Vivero . En la zona solían instalarse vagabundos y familias gitanas que transitaban por la población, como informa un acta de 1921 . En la fotografía de la Serie B, una década más tarde, se observa que buena parte de los árboles habían sido talados, lo que es posible relacionar con las obras de acondicionamiento del arroyo previas a las obras de canalización e

incluso con los efectos devastadores producidos por las riadas de 1949 y 1952, que habrían arrancado parte de los árboles.

5.- LA SILERA GENERAL DE LA ENRAMADA Y LAS ERAS

Los cereales se guardaban en silos excavados en el suelo, que se distribuían por todo el contorno de la población, incluso en calles interiores. Consta la existencia de silos en lugares tan dispares como la Carrera o las actuales calles Cruz y Cisneros, área que aparece mencionada en la documentación de mediados del XIX como la Silera Nueva de la era del organista. Sin embargo, el espacio tradicionalmente destinado para ello era la Silera General de la Enramada, conocida popularmente como La Silera. No sabemos desde cuándo se destinaba este espacio a dicho fin, probablemente desde los primeros tiempos de la existencia de Moncovil-Villafranca. Los sucesivos ensanches del casco urbano por el norte, en la segunda mitad del siglo XIX, acabaron delimitando la figura de trapecio que se observa en la imagen. La presencia de La Silera estuvo a punto de frustrar el establecimiento del Colegio San José en esta zona del pueblo, por considerarse peligrosa la cercanía de los silos a un recinto frecuentado por niños y jóvenes. En 1898 el Ayuntamiento decidió instalar tres farolas eléctricas entre la Coronada y la puerta principal del Colegio San José para evitar que los colegiales pudieran sufrir algún accidente al caminar de noche por esta zona¹⁷.



Silera general de la enramada, Serie B del Vuelo Americano, 1956-57.

¹⁷ A. M. V. Acuerdos Capitulares, Caja 26, carpeta 1, 20 de noviembre de 1898, folios 190 reverso-192 reverso.

La Silera estaba bajo la vigilancia permanente de un guarda designado por el Ayuntamiento, al que se le proporcionaba alojamiento para él y su familia en un chozo de propiedad municipal situado entre las actuales calles Floridablanca, Méndez Núñez y Enramada, frente a la embocadura de la calle Concejo. Desconocemos desde cuándo contaba la Silera con un guarda. No aparece entre los oficios designados por los ayuntamientos del Antiguo Régimen, aunque esto nada indica sobre la antigüedad del cargo, que debía recaer entre personas de humilde extracción. A partir de los escasos datos que proporciona la documentación sabemos que el chozo que le servía de alojamiento se ajustaba a la tipología tradicional de planta circular y muros de mampostería. En 1884 el chozo amenazaba ruina, como advertía al Ayuntamiento el guarda Juan Sánchez Rubio. Durante los años siguientes el chozo es objeto de diversas reformas e incluso de ampliaciones sobre terrenos sobrantes de la urbanización de la calle Floridablanca para dar más desahogo a la modesta vivienda. La urbanización del entorno, con la creación de las calles Méndez Núñez y Floridablanca anuló la utilidad del chozo, que sin embargo siguió existiendo hasta 1914, cuando fue derribado y su solar vendido a los vecinos Juan de Dios García Guerrero y Faustino Corrales Regajo. Para el guarda de la Silera le fue construida una nueva vivienda con 5 varas de fachada y 18 de fondo, compuesta por dos naves destinadas a albergar tres habitaciones y un corral, situada frente a la única acera edificada hasta entonces de la Floridablanca, es decir, entre esta calle y la actual de Calderón de la Barca¹⁸.

La construcción del silo situado entre la vía del tren y la N-630, en los años 50 del siglo XX, sustituyó en su función a la Silera, que desde los años 60 iba a convertirse en terreno urbanizable.



Campo de eras en el ejido, Serie B del Vuelo Americano, 1956-57.

¹⁸ SÁNCHEZ GONZÁLEZ, Juan José: *Op. cit.* pp. 357-358.

Originalmente, el ejido no se limitaba a ese espacio de imprecisa delimitación que aún hoy es conocido por los vecinos de más edad como “el lejío”. El ejido era un espacio de propiedad municipal y uso común que rodeaba la totalidad de la población y que se destinaba a múltiples usos, principalmente a eras y al sostenimiento de las pjaras de cerdos y aves de corral tan fundamentales para la dieta campesina, tan pobre en carnes, así como para el cultivo de huertas. La ampliación del casco urbano mediante la construcción de nuevas casas requería la pertinente segregación por parte del Ayuntamiento de una parcela del ejido. Esta estructura de la propiedad fue determinante para la configuración del tipo de urbanismo que se observa en todo el sur de España, donde se los edificios se yuxtaponen creando espacios urbanos muy concentrados.

Las desamortizaciones de bienes comunales implementada por Madoz a mediados del siglo XIX, arrebató a los municipios esta fuente tan esencial para el sostenimiento de sus vecinos, pasando a manos de las oligarquías agrarias. Villafranca no fue una excepción y la mayor parte de sus espacios comunales pasaron a manos de la oligarquía local, reservándose el municipio una porción de su antiguo ejido situado al norte del casco urbano, junto a la Silera General de la Enramada, donde tradicionalmente se situaban las eras. Sobre parte de este espacio el Ayuntamiento promovió un ensanche de la población cuyo resultado fueron las actuales calles Méndez Núñez, Floridablanca, Calderón de la Barca, Agua, Albuera...etc. junto con las ampliaciones de la Carrera Grande y calle Mártires. Sin embargo, la propiedad de esta porción del ejido había quedado en un limbo jurídico que la urbanización de la calle Mendizábal, actual Juan de Padilla, en las décadas finales del siglo XIX, puso de manifiesto. Como solución a este embrollo jurídico se llegó a una solución de compromiso por la que se concedía la titularidad del ejido a una Sociedad de Labradores, que era un modo de conservar el espacio en propiedad semipública, si bien limitando su uso específicamente a fines agrícolas, lo que impidió el crecimiento de la población por este sector del casco urbano¹⁹.

¹⁹ *Ibidem.* pp. 277-282.

6.- EDIFICIOS

Durante los más de setenta años transcurridos desde las imágenes de la Serie A del Vuelo Americano, son varios los edificios representativos del patrimonio arquitectónico local que han desaparecido o que han sido construidos. A continuación mostramos las imágenes que de ellos captaron las fotografías aéreas.

El convento de la Encarnación, actual Plaza del Corazón de María



Entorno de la parroquia del Valle, Serie A del Vuelo Americano, 1945-46.



Entorno de la parroquia del Valle, Serie B del Vuelo Americano, 1956-57.

El convento de la Encarnación, adscrito a la orden de las clarisas, fue fundado en 1584 por Leonor Gutiérrez. En 1671 fue reformado en su integridad, conociendo varias ampliaciones en el siglo XVIII. Desamortizado en 1837, se destinó a múltiples usos a lo largo del siglo XIX y hasta mediados del XX, siendo objeto de pequeñas reformas que debieron ir transformando paulatinamente su aspecto original, aunque sin lograr paliar su permanente estado de ruina. Aunque su principal función fue albergar las escuelas públicas de la localidad, también sirvió a funciones tan variadas como cuartel de la Milicia Nacional, pósito, mercado de abastos o local de ensayo de la banda municipal. El estado de ruina en que se hallaba el edificio hizo que desde comienzos del siglo XX el Ayuntamiento se planteara su demolición, destinando el solar a usos diferentes, principalmente a la construcción de una plaza de abastos, aunque también se planteó la posibilidad de edificar en él escuelas públicas e incluso una nueva casa consistorial según proyecto elaborado por el arquitecto José Luis Fuentes. Finalmente, cuando estuvo concluida la actual Plaza de Abastos, donde fueron reubicados los puestos de venta localizados en el convento y tras el acondicionamiento de varias casas particulares como escuelas públicas, se decidió proceder a la demolición del edificio. En la imagen de la Serie B se observa ya la existencia del parque a que dio lugar la demolición del convento. Esta es sin duda una de las pérdidas más sensibles que ha sufrido el patrimonio histórico de Villafranca de los Barros²⁰.

La Plaza de Abastos

Otro edificio emblemático de Villafranca de los Barros es su Plaza de Abastos. Desde finales del siglo XIX el Ayuntamiento se venía planteando la necesidad de construir una Plaza de Abastos, para cuya ubicación se barajaron dos posibilidades: el solar resultante de la demolición del convento de la Encarnación o una parcela de terreno propiedad de Josefa Solís Gómez de la Cortina situada junto al arroyo Tripero, entre la Plaza de San Marcial y Pizarro, vinculada esta alternativa a la canalización del arroyo. Para ambas alternativas se elaboraron proyectos que fueron desechados tras la Guerra Civil. La Plaza de Abastos actual responde por completo a un nuevo proyecto tanto por su diseño como por su ubicación. Fue en diciembre de 1944, con Diego García Cortés como alcalde, cuando el Ayuntamiento emprendió la realización del nuevo proyecto. Para su emplazamiento se eligió la orilla este del arroyo Tripero, en la calle del Carmen, aprovechando la existencia de dos inmuebles de grandes dimensiones. Uno de ellos, el número 4 de la calle, lo ocupaba la Delegación Local de Sindicatos, local que las autoridades impuestas tras la ocupación de la localidad por el ejército golpista en agosto de 1936 habían incautado al Partido Socialista de Villafranca, del que era sede. El otro local, el número 2, era una casa propiedad de los herederos de Faustino Bermejo Fernández, la cual contaba con amplios corrales y un molino. La casa fue adquirida por el Ayuntamiento por 86.000 pesetas. Más difícil fue adquirir la antigua Casa del Pueblo sobre

²⁰ *Ibidem.*

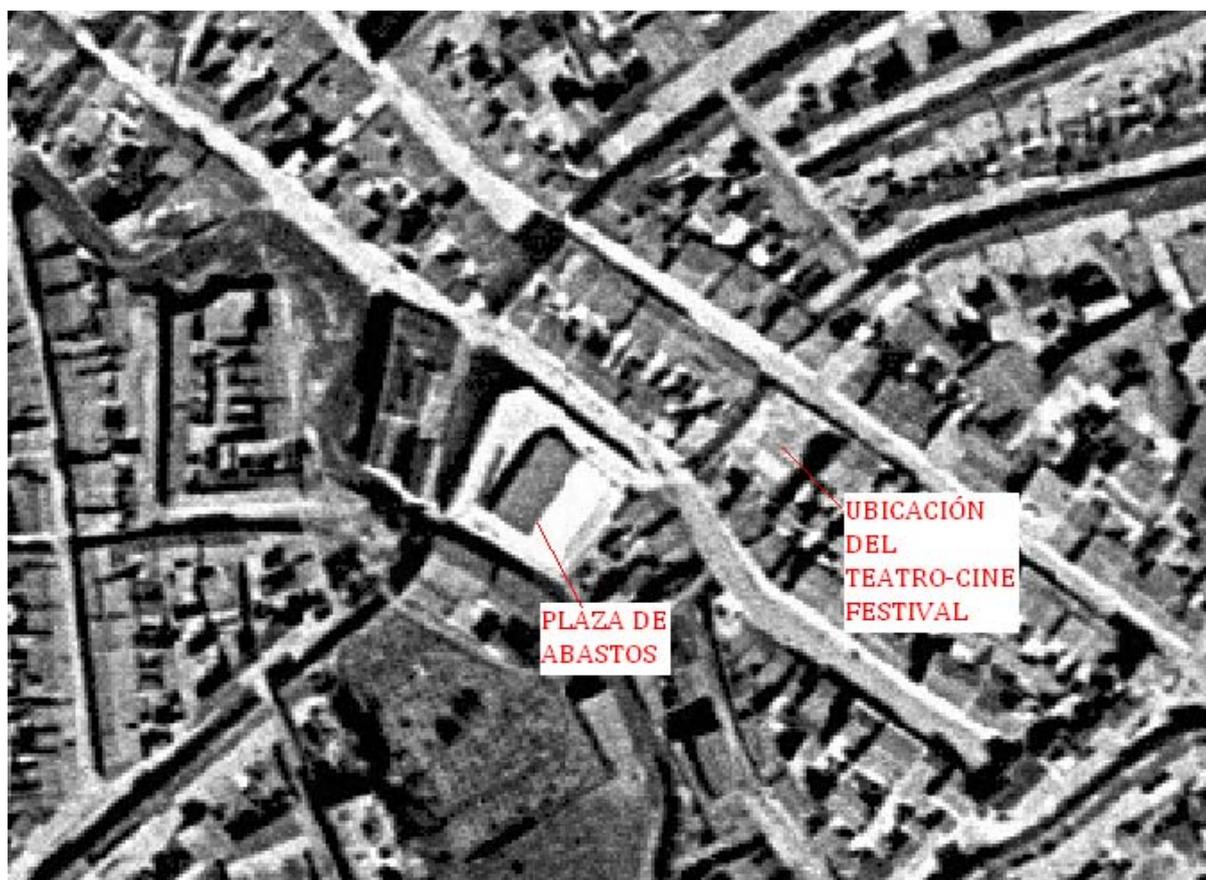
cuya tasación no había acuerdo entre el Ayuntamiento y la Delegación, aunque finalmente se fijó en 15.000 pesetas, atendiendo al estado de ruina en que se hallaba el inmueble.



Entorno de la Plaza de Abastos antes de su construcción, Serie A del Vuelo Americano, 1945-46.

En la fotografía de la Serie A, pese a su escasa resolución, se aprecian las amplias dimensiones de la casa de Faustino, con grandes espacios abiertos en su interior. El proyecto para la Plaza fue contratado en 1945 con el arquitecto sevillano Aurelio Gómez Millán, presupuestándose inicialmente en 1.693.581,53 pesetas, ascendiendo en 1947 tras la contratación de la obra con el empresario Miguel Calvo a 2.200.000 pesetas. Las obras finalizaron en septiembre de 1951²¹. En la fotografía de la Serie B se aprecia el edificio ya construido, destacando su amplia cubierta sobre el antiguo caserío de la población. Esta imagen nos permite observar también el inmueble sobre cuyo solar se edificaría años más tarde el Teatro-Cine Festival, en la esquina entre las calles Llerena y Tarifa.

²¹²¹ *Ibidem.* pp. 467-468.



Entorno de la Plaza de Abastos después de su construcción, Serie B del Vuelo Americano, 1956-57.