

Salus Populi, el inicio de la reforma urbana de Murcia

María-José Silvente Martínez

María-José Silvente Martínez

Arquitecto por la E. T. S. de Arquitectura de Valencia.

Centro de Investigación:

Universidad Politécnica de Cartagena.

mjose.silvente@upct.es

RESUMEN

El primer Plan Urbanístico de Murcia se desarrolló bajo el doble objetivo de dar solución al problema de la disposición y alineación de las nuevas edificaciones y resolver el problema de la evacuación aguas sucias que, junto con otras causas, estaba originando altísimas tasas de mortalidad en la población. El proyecto fue redactado en 1896 por el ingeniero y arquitecto Pedro García Faria bajo premisas higienistas.

Este artículo pretende estudiar la evolución de las propuestas de reforma urbana planteadas en este primer Plan Urbanístico de Murcia y su repercusión en la ciudad de forma directa o mediante la incorporación en proyectos posteriores.

Palabras clave: Higienismo, Murcia, Planeamiento Urbanístico

ABSTRACT

The first Urban Planning of Murcia was developed with a dual aim: resolving the problem of the arrangement and alignment of new buildings and solve the problem of the lack of sewerage system. That caused high rates of mortality population. The project was drafted by the engineer and architect Pedro García Faria in 1896 under hygienists premises.

This article aims to study the evolution of urban reform proposals raised in this first Urban Planning of Murcia and its impact on the city both directly or by its incorporation into several subsequent projects.

Keywords: hygienism, Murcia, Urban Planning

A finales del siglo XIX, Murcia presentaba un laberíntico trazado de calles, a base de codos y recodos, correspondiente a la trama islámica. A pesar de las transformaciones que desde entonces ha experimentado la ciudad todavía es posible reconocer elementos ya desaparecidos, determinantes en su momento de la configuración de la trama urbana, como el doble cinturón de murallas, los adarves y el meandro de la Condomina. En la complejidad del entramado se reconoce un núcleo en torno al cual se dispone radialmente el centro histórico. Es el formado por el Ayuntamiento, el Palacio Episcopal y la Catedral, construida partir de la transformación de la antigua mezquita (Andrés Sarasa 1992).

“Este complejo político-administrativo-eclesiástico, sustituye a la antigua alcazaba y junto con los espacios que ordena constituye el lugar estratégico de la ciudad. Es el nodo básico de la Murcia actual, pero también el centro de la típica ciudad islámica, espacio nodal al que confluyen todas las calles, hasta el extremo de que en esta irregularidad pueden descubrirse varios ejes rectilíneos que adquieren respecto de este nodo una disposición radial claramente definida” [Sarasa].



[FIG. 1]. FOTO AÉREA DE LA CIUDAD DE MURCIA, HACIA 1900.

Contexto físico de la ciudad

La modernización de esta trama se inició en 1896 con la propuesta higienista del Pedro García Faria, cuya pretensión fue dotar a la ciudad de alcantarillado y solventar los serios problemas higiénicos y sanitarios; finalmente se incorporaron una serie de ideas de reforma que sirvieron de hilván para las sucesivas propuestas urbanísticas en las que la circulación se imponía gradualmente como el gran problema a afrontar. La imposición de este nuevo orden para organizar la ciudad tiene su máximo exponente en el que es hoy uno de los elementos más significativos en el trazado de Murcia, la Gran Vía, cuya apertura en 1954 estuvo precedida de una gran polémica por el violento impacto que suponía sobre la compacta ciudad tradicional. Su génesis se remonta a 1902 y la primera propuesta urbanística corresponde al Plan de 1920, redactado por José-Antonio Rodríguez. Varios planes y proyectos fueron propuestos desde entonces hasta la entrada en vigor de la Ley del Suelo de 1956: el de César Cort, de 1926; el de José Bellver, en 1933; y los de Gaspar Blein, en 1942 y 1949. Todos ellos contenían soluciones en las que la circulación se incorporaba con más fuerza, al tiempo que lograban caracterizar la trama urbana y se traducían en la apertura de grandes vías y rondas perimetrales (Cano Clares 2010).

El otro objetivo con capacidad para definir la forma de la ciudad está vinculado con la necesidad de crecimiento y expansión. Murcia debía llevar a cabo este proceso a costa del territorio que formaba su base económica, la agricultura, motor de una estructura industrial de transformación e importación. En cuestiones de planeamiento, la dinámica de crecimiento de Murcia se desmarcó del cuerpo legislativo (01) al que, en cambio, sí se acogió Cartagena para el desarrollo de su ensanche.

Todos los planes formulados a partir de 1920 recogieron de una u otra forma la idea del ensanche norte de la ciudad hasta su ejecución ya en los años 60 [Fig. 1]. Según los casos, la falta de aprobación, el escaso periodo de vigencia o la falta de apoyo de la administración a los distintos

(01) Ley de 22 de Diciembre de 1876 para ensanche de poblaciones y reglamento de la misma; Ley de 26 de Julio de 1892 sobre el ensanche de Madrid y Barcelona; Ley de 28 de Marzo de 1895 que declara vigentes para poblaciones de más de 30.000 habitantes las dos anteriores; Estatuto Municipal de 1924 y Reglamento de aplicación del mismo, promulgado en 1925.

[FIG. 2]. PEDRO GARCÍA FARIA Y FRANCISCO DE PAULA RAMOS BASCUÑANA, PLANO DEL ENSANCHE DE CARTAGENA, 1896.

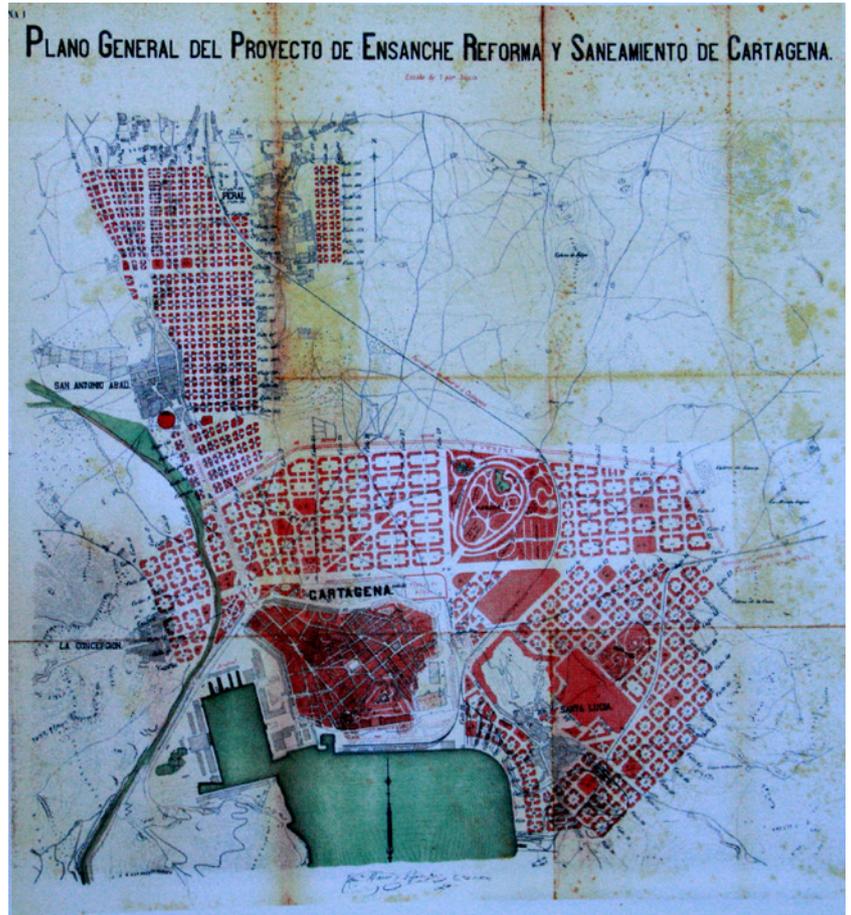


IMAGEN RETROSPECTIVA DEL ALMUDÍ Y EL PÓSITO A PRINCIPIOS DEL SIGLO XX.

planes urbanísticos llevaron consigo una escasa incidencia en la transformación y evolución de la ciudad, aunque:

“...debe reconocerse que la mayoría de las decisiones municipales en materia de remodelación interior o de propósitos de ensanche están inspirados en estos proyectos, probablemente con fuerte dosis de utopía pero generalmente mal entendidos” [Andrés Sarasa].

La descoordinación entre las necesidades de la ciudad y la ejecución del planeamiento urbanístico no se tradujo en parálisis o estancamiento sino que dio lugar a la puesta en marcha de dos sistemas de ocupación diferenciados: en las proximidades al centro se recurrió a la colmatación y sustitución para dar cabida a las construcciones y usos demandados por una nueva clase burguesa; mientras que, ante la densificación de los barrios periféricos, proliferaron construcciones de forma incontrolada en torno a los caminos de huerta carentes de urbanización. En definitiva, se negó a la ciudad la oportunidad de incorporarse a la pretendida y necesaria modernidad.

Antecedentes al proyecto de Pedro García Faria

En 1896, el ingeniero y arquitecto Pedro García Faria, presentó el Plan Urbanístico de Murcia con el que inicialmente el Consistorio pretendía resolver

el problema de la falta de coordinación y continuidad en la disposición de las nuevas edificaciones (Roselló & Cano 1975), si bien era más urgente resolver el gravísimo problema que para la ciudad suponía el calamitoso estado del escaso sistema de saneamiento. Esta situación, junto al ruinoso estado de muchas casas, su escaso tamaño, los problemas de aislamiento e impermeabilización y la contaminación de los pozos de agua potable, era causante de una tasa de mortalidad del 35,15 por mil (Martínez Espinosa 1897).

El encargo de este plan vino precedido por un concurso convocado en 1889 y declarado desierto, cuya única propuesta presentada no cumplía las bases establecidas por el arquitecto municipal, Pedro Cerdá. En la elección del redactor del proyecto definitivo fue determinante el prestigio que García Faria había obtenido con la redacción, en 1888, del Proyecto de Saneamiento del Subsuelo de Barcelona, que daba solución al saneamiento del Ensanche de Ildelfonso Cerdá. Con este proyecto, Pedro García Faria, no sólo dio una solución a un problema concreto sino que se significó como el primer experto en una nueva ciencia, la Ingeniería Sanitaria.

Para el desarrollo de su proyecto en Barcelona, Faria sigue una metodología de recogida exhaustiva de tres tipos de datos (02), topográficos, hidrológicos y de precipitación, y sanitarios, que permitía identificar las áreas necesitadas de una urgente actuación. Conseguía así delimitar con exactitud el problema para proporcionar la mejor solución posible (Angelakis & Rose 2014). El método se repite en el proyecto para Murcia, en cuya memoria se desarrollan capítulos específicos: 3. Explicación de la síntesis de las observaciones meteorológicas y climatológicas; 4. Estudio geológico de Murcia; y 5. Estudio topográfico de Murcia.

Otras ciudades: Cartagena, Palma, Cáceres

García Faria intervino también en el proyecto de saneamiento de Cartagena. Las condiciones higiénicas de esa ciudad a finales del siglo XIX eran similares a las de Murcia. Cartagena carecía de alcantarillado y las viviendas y calles podían ser calificadas como muy insalubres, aunque sin duda el principal foco infeccioso era el estancamiento de aguas en la laguna el Almarjal (Ros McDonell 2010). Con el fin de erradicar la insalubridad, se constituyó la Junta Especial de Saneamiento que encargó el estudio para el saneamiento del Almarjal al arquitecto Francisco de Paula Ramos Bascuñana. En 1890, el ayuntamiento de la ciudad convocó un concurso público para la presentación de anteproyectos de saneamiento, que se resolvió en 1893. Al concurso sólo se presentó el proyecto redactado por Pedro García Faria y Francisco de Paula Ramos Bascuñana bajo el lema '*Salus Populi*'.

Posteriormente, en 1894, los ganadores del concurso, aún pendiente de aprobación del Proyecto de Saneamiento de Cartagena, presentaron una propuesta para la redacción de un Proyecto de Ensanche de la ciudad que fue autorizada en 1895 conforme a la Ley de Ensanches de 1892, hasta entonces en vigor para Madrid y Barcelona. La documentación final, fechada en diciembre de 1896, concretó el Proyecto de Ensanche, Reforma y Saneamiento de Cartagena, suscrito por Francisco de Paula Ramos Bascuñana, coronel de ingenieros de la Plaza, Pedro García Faria, ingeniero de caminos y Francisco de Paula Oliver Rolandi, arquitecto [Fig. 2].



[FIG. 3]. PROYECTO DEL ENSANCHE DE PALMA DE MALLORCA, PRESENTADO AL CONCURSO BAJO EL LEMA *SALUS POPULI*, 1896.



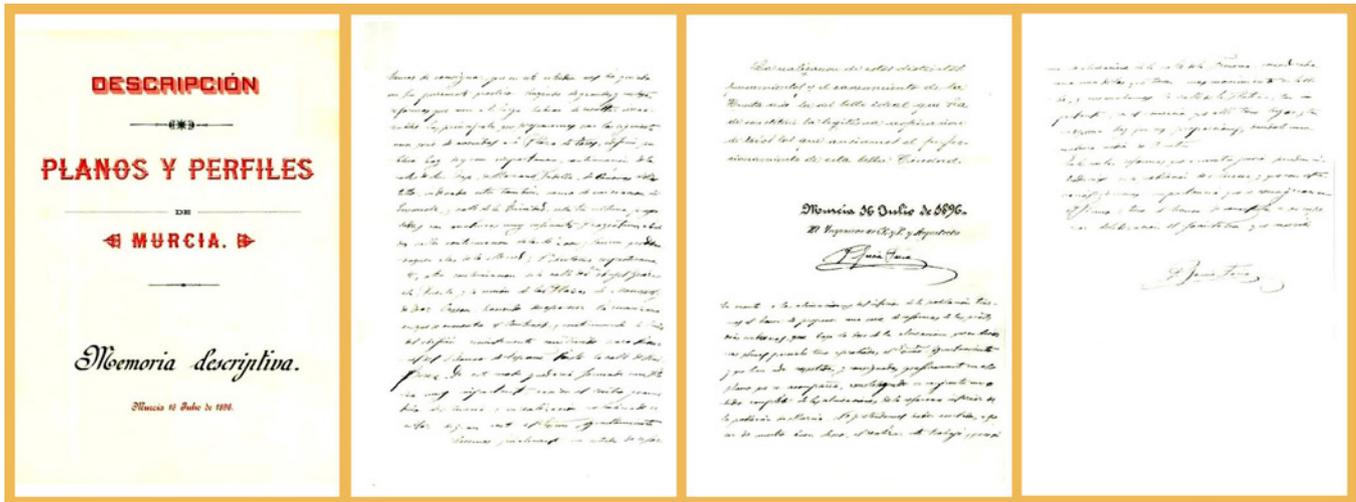
[FIG. 4]. PEDRO GARCÍA FARIA, PLANO DEL ENSANCHE DE CÁCERES, 1922.

(02) Estos datos deben incluirse en la memoria de los proyectos de ensanche conforme al Reglamento para la ejecución de la Ley de Ensanche de 1876.



[FIG. 5]. PEDRO GARCÍA FARIA, PLANO GENERAL DE MURCIA, 1896.

De nuevo, seguramente, Faria y Ramos participan en otro concurso semejante, el convocado en 1896 para el Plano del Ensanche de Palma de Mallorca, al que concurrieron dos proyectos y del que resultó ganador el propio ingeniero municipal Bernado Calvet. Miranda González, [en *Pedro García Faria, ingeniero de caminos y arquitecto*], plantea la hipótesis de que ellos fuesen los autores del otro proyecto presentado, con el lema 'Salus Populi', el mismo que el del Anteproyecto de Saneamiento de Cartagena. La lectura por parte del alcalde de Palma, en una reunión del Consistorio, de un telegrama fechado en Cartagena en el que se hace referencia a la falta de documentación en dicho proyecto, y las similitudes de las tramas propuestas para ambos ensanches, a base



de manzanas achaflanadas, apoyan la idea de que ambos fuesen realizados por los mismos técnicos (03).

En la propuesta, la solución al ensanche de la ciudad de Palma se argumentaba con la mejora que suponía para la salubridad pública el trazado en malla, orientada de cara a conseguir la mayor higiene de calles y viviendas (Martín Ramos 2011). Esta malla se adaptaba a los ejes ortogonales definidos por la línea de costa y la línea del ferrocarril y ocupaba por completo el ámbito definido para el ensanche [Fig. 3].

Otro proyecto redactado por Pedro García Faria fue el de Alcantarillado, Reforma Urbana y Ensanche de la ciudad de Cáceres, fechado en 1922, y que tampoco llegó a ejecutarse (Lozano Bartolozzi 1989). Al igual que los anteriores, el documento incorpora un estudio minucioso del entorno, con capítulos dedicados a la situación sanitaria de la ciudad y sus condiciones de abastecimiento, además de sendos estudios meteorológico, geológico y topográfico y las condiciones del sistema de evacuación. Tanto las reformas urbanas como la propuesta de ensanche forman parte del proyecto y se desarrollan completamente en la memoria y los planos [Fig. 4]. También en Cáceres se puede observar cómo el ensanche se resuelve mediante un trazado con manzanas en damero, atravesado por diagonales en cuyas intersecciones se formaban algunas plazas, y con una orientación que trataba de incorporar la línea de ferrocarril. Pero la propuesta no pasó del proyecto, calificada por varios autores como utópica en cuanto a la pretensión de pretender un modelo de ensanche a lo Cerdá (04).

El Plan Urbanístico de Murcia, 1896

El encargo de la redacción del Plan Urbanístico para Murcia se produjo a finales de 1895, una vez supervisada por el arquitecto municipal Pedro Cerdán la propuesta presentada por García Faria. La memoria descriptiva del proyecto (García Faria 1896) comienza con una justificación del encargo fundada en criterios higienistas y con el principal objetivo de *curar esa llaga de la insalubridad a la cual se debe el derroche de preciosas vidas*.

[FIG. 6]. PORTADA DE LA MEMORIA DESCRIPTIVA DEL PLAN URBANÍSTICO DE MURCIA, DE 1896, Y ADENDA AL RESUMEN Y CONCLUSIONES EN LA QUE SE DESCRIBEN LAS REFORMAS URBANAS PROPUESTAS POR PEDRO GARCÍA FARIA.



IMAGEN RETROSPECTIVA DE LA CALLE TRAPERÍA EN MURCIA.



[FIG. 7]. IDENTIFICACIÓN DE LAS PROPUESTAS DE PEDRO GARCÍA FARIA DESCRITAS EN LA MEMORIA DESCRIPTIVA DEL PLAN URBANÍSTICO: 1. Continuación hacia el Este de la calle San José; 2. Continuación hacia el Este de la calle Mariano Padilla; 3. Continuación hacia el Este de la calle Cánovas del Castillo; 4. Prolongación de la calle Trinidad como inicio del ensanche; 5. Apertura de nueva calle, prolongación de la calle Saurín hasta la calle San Antonio; 6. Apertura de nueva calle, prolongación de la calle Zoco hasta la calle de la Merced; 7. Continuación de la calle Ángel Guirao hacia la Huerta; 8. Unión de las plazas Manassot y Díaz Cassou; 9. Reforma de alineación de la calle Frenería; 10. Ensanchamiento de la calle Platería.

Los trabajos encargados debían dar solución al sistema de saneamiento y evacuación de aguas sucias de la ciudad, para cuyo diseño era preciso tomar datos relativos al estado y situación de las calles y sus rasantes en ese momento preciso. Se procedió a una exhaustiva toma de datos (05) que permitió la aportación del documento núm. 1 del proyecto:

‘Plano del casco de la población a escala 1/500 por curvas de nivel de medio metro, con indicaciones de todas las calles y numeraciones de las casas, cuyo plano presentaré dibujado y acuarelado en papel llamado indestruible núm. 436, $\frac{3}{4}$ y 102 Scheleicker y Skul. Las cotas de las curvas de nivel se referirán un plano de comparación a origen sito en la rasante del vertedero del Molino del Marqués’.

Como documento núm. 3 se incluyó el ‘Plano manual acuarelado en papel indestruible a escala de 1/2.500’ [Fig. 5], que fue sin duda la mayor aportación del proyecto y sirvió como base cartográfica para las propuestas urbanísticas desarrolladas con posterioridad (Nicolás Gómez 2003), como se ha podido comprobar a través del análisis y comparación de este plano con los del Proyecto de Reforma y Ensanche de 1920.

Gran parte del material gráfico que se conserva corresponde a perfiles y secciones de calles a distintas escalas, sin que se mencione ni conste documentación relativa al trazado del ensanche solicitado (Roselló & Cano 1975). En todo caso, la documentación final del proyecto se describe en la Memoria explicativa de los planos [Fig. 6], que consta de cinco capítulos: el primero, dedicado a consideraciones preliminares; el segundo, a descripción de los planos; y los otros tres mencionados anteriormente. Se completa con

(03) No existe unanimidad en cuanto a la paternidad de este proyecto. En Palma, a través de la Cartografía (Tous Meliá 2012), se menciona dos a posibles autores, Eusebio Estada y Pedro García Faria. “La única mención que existe que puede aportar luz es que fue remitido desde Cartagena. Si se demostrara que la ciudad de Cartagena tuvo relación en esas fechas con alguno de los dos autores, esto permitiría darle paternidad al proyecto.”

(04) Ruiz García, 2011, va más allá y califica el proyecto de “anécdota ecléctica y utópica y se dibujan tramas de ensanches ortogonales o más o menos deformadas y se acota el crecimiento ilimitado natural de SW no hay mucho tino o más bien camelo en la justificación: así se cumple la ley general según la cual la mayor parte de las poblaciones se desarrollan hacia el oeste, o sea en la dirección del movimiento de la tierra en cuyo sentido se inclinan muchas chimeneas y los tiempos árboles que inicialmente estuvieron inclinados hacia oriente”.

el anexo relativo al estado y estudio de rasantes, y el resumen y conclusión en cuya adenda, que se transcribe a continuación, se enumeran una serie de propuestas de reforma interior y creación de calles que pudieran servir de pauta a un futuro ensanche:

“En cuanto a las alineaciones del interior de la población tenemos el honor de proponer una serie de reformas de las principales vías urbanas, que bajo la base de las alineaciones que en diversos planos parciales tiene aprobadas el Excmo. Ayuntamiento y que han sido respetadas y consignadas gráficamente en el plano que se acompaña, constituyendo en conjunto un estudio completo de las alineaciones de la reforma interior de la población de Murcia. No pretendemos haber acertado, a pesar de nuestro buen deseo, al realizar este trabajo; pero sí hemos de consignar, que en el estudio nos ha guiado un fin puramente práctico huyendo de grandes y costosas reformas que aun a la larga habrían de resultar irrealizables. Las principales que proponemos son las siguientes: Una serie de avenidas a la Plaza de Toros, edificio público hoy de gran importancia, continuación de las calles de San José, de Mariano Padilla, de Cánovas del Castillo, indicada esta también como de iniciación del Ensanche, y calle de la Trinidad; estas tres últimas proyectadas con anchuras muy suficientes. Proyectamos abrir dos calles continuación de las de Zoco y Saurín que desemboquen a las de la Merced y San Antonio respectivamente, otra continuación de la calle de Ángel Guirao a la Huerta y la unión de las plazas de Monassot y de Díaz Cassou, haciendo desaparecer la manzana en que se encuentra el Contraste, y continuando la línea del edificio recientemente construido para sucursal del Banco de España, hasta la calle de Ruipérez. De este modo quedaría formada una Plaza muy importante casi en el centro geográfico de Murcia, y su realización no habría de resultar de gran coste al Excmo. Ayuntamiento.

Hacemos finalmente un estudio de reforma de alineaciones de la calle de la Frenería, considerada como una de las que tienen más movimiento en la Urbe, y ensanchamos la calle de la Platería, tan importante por el comercio que allí tiene lugar y tan mezquina hoy por sus proporciones, dándole una anchura media de 9 metros.

Tales son las reformas que a nuestro juicio pueden introducirse en la población de Murcia y que con otras varias de menor importancia que se consignan en el Plano, tiene el honor de someterlas a su superior deliberación el facultativo que suscribe.”

Estas propuestas [Fig. 7] carecen de reflejo gráfico en los planos consultados del Plan Urbanístico, pero aun así constituyen la herencia propositiva de la que se nutrirán los planes urbanísticos posteriores.

Proyecto de Alineación y Ensanche de Murcia, 1920

El conocido como ‘Plan de 1920’ fue redactado por el entonces arquitecto municipal José-Antonio Rodríguez, quien desarrolló en Murcia algunas de las obras más relevantes del periodo modernista (06) y uno de los edificios más novedosos: el conocido como la ‘Casa de los Nueve Pisos’, con gran impacto en la ciudad.

El proyecto introduce por primera vez el trazado del ensanche en la zona norte, a partir de la prolongación hacia la Huerta de la calle Ángel Guirao, tangente al Teatro Romea, tal como había sugerido García Faria. En el plano más conocido del plan [Fig. 8] no figura el trazado del ensanche septentrional; sin embargo sí es posible identificar nueve de

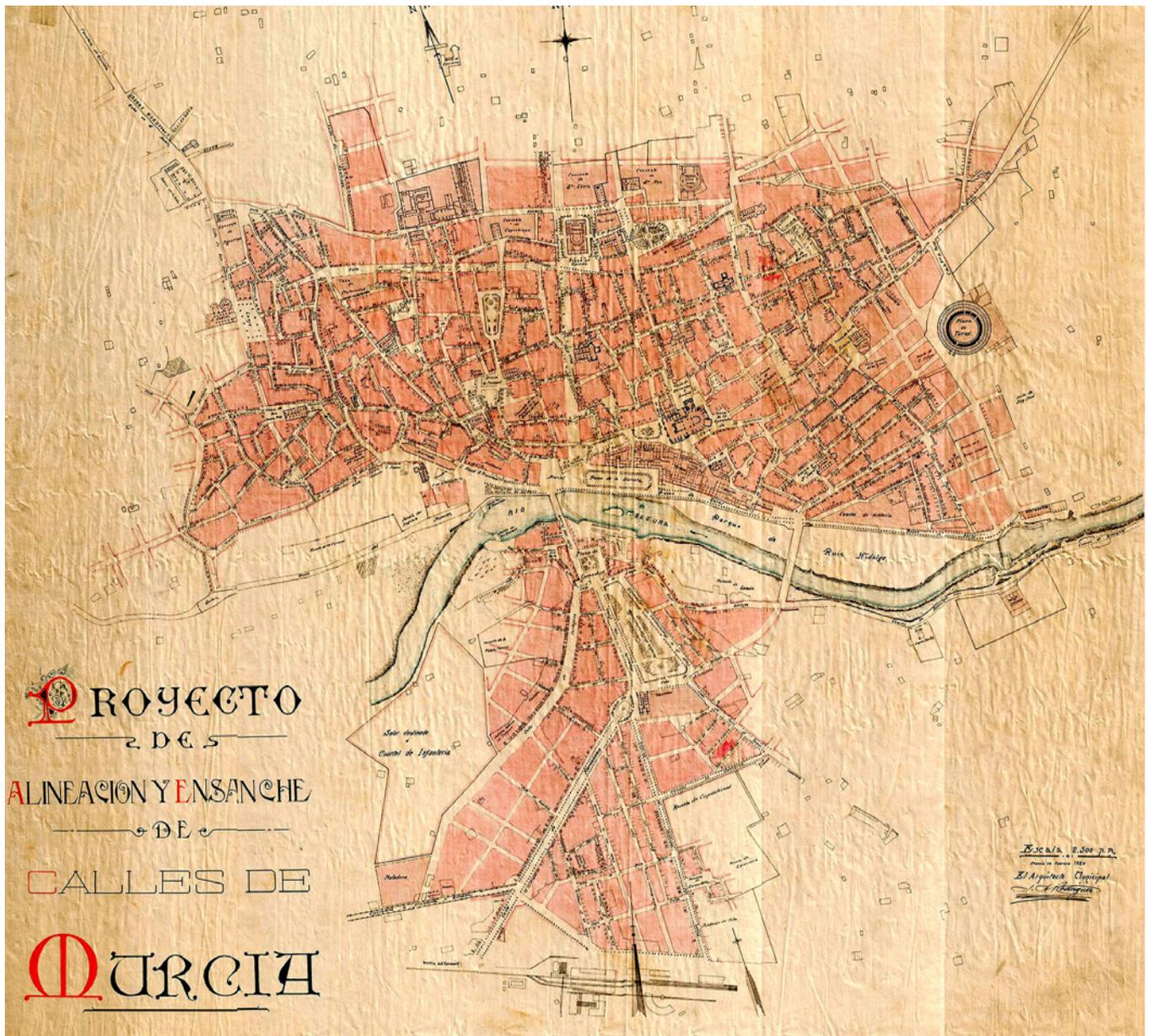


IMAGEN RETROSPECTIVA DE LA PLAZA DE SAN PEDRO EN MURCIA.



IMAGEN RETROSPECTIVA DE LA PLAZA DEL CARDENAL BELLUGA EN MURCIA.

(05) La distancia entre curvas de nivel en el plano presentado es de 25 centímetros.



[FIG. 8]. JOSÉ-ANTONIO RODRÍGUEZ, PLANO DEL PLAN DE 1920.

las diez ideas de reforma interior recogidas en la memoria del Plan de 1896. [Aparecen identificadas (sombreado gris oscuro) en la figura 8, junto a las propuestas de reforma interior más significativas del plan de 1920 (sombreadas en gris claro)]. La propuesta que no se incorpora es la identificada con el número 10, 'Ensanchamiento de la calle Platería', que pretendía aumentar su anchura hasta 9 metros de media.

En este plano se distinguen las nuevas manzanas al Este, junto a la Plaza de Toros, resultado de la prolongación de las calles San José, Mariano Padilla y Cánovas del Castillo (propuestas 1 a 3 de García Faria) y las manzanas al sur de la ciudad que permiten conectar la calle Floridablanca, de dirección suroeste, con la calle Cartagena donde aparece la gran reserva de espacio para el Cuartel de Infantería.



[FIG. 9]. REFORMAS INTERIORES DEL PLAN DE 1920.

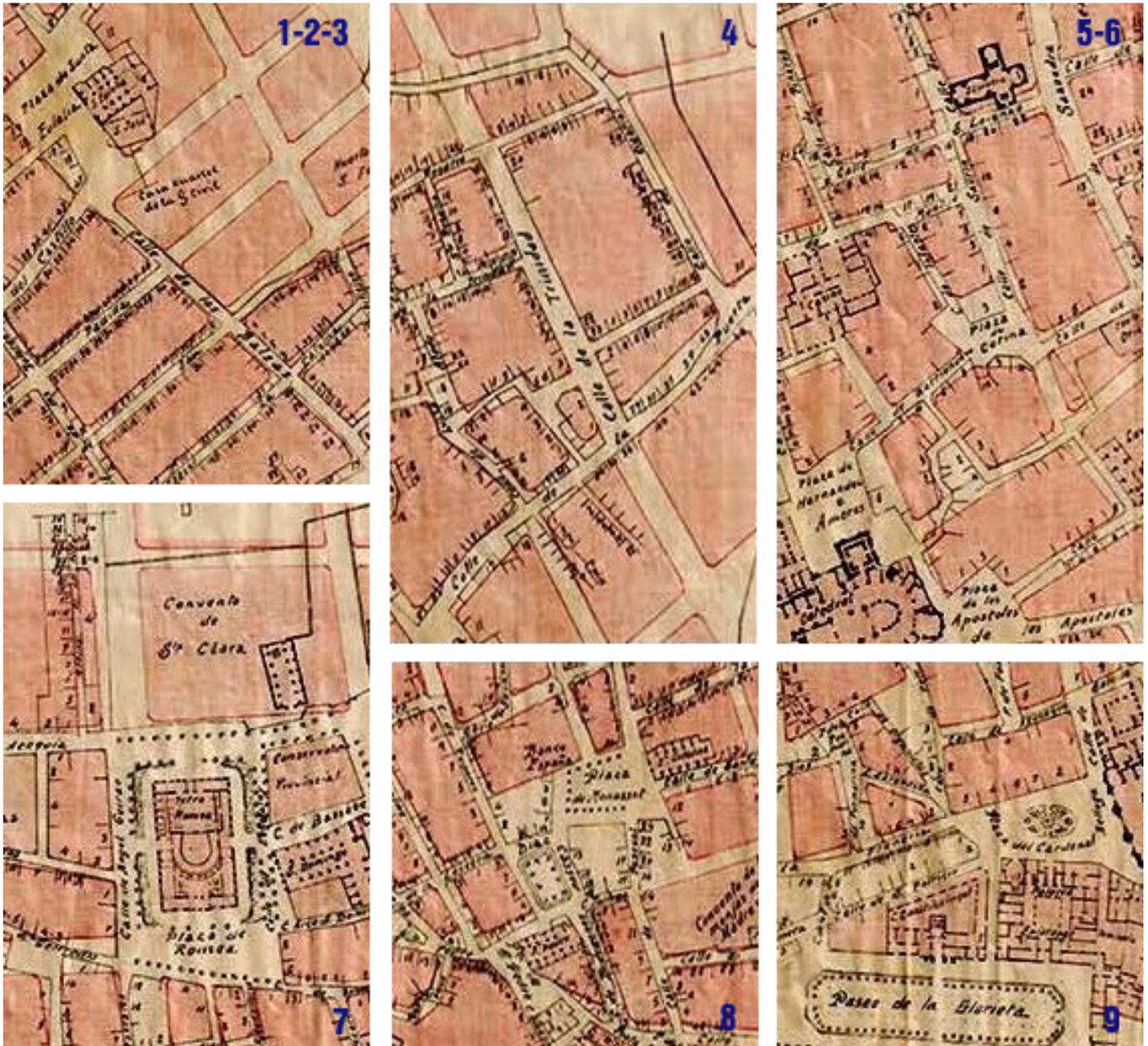
[FIG. 11]. JOSÉ-ANTONIO RODRÍGUEZ, PLANO DEL PLAN DE 1920 CON EL TRAZADO DEL ENSANCHE SEPTENTRIONAL.

De forma generalizada el plan de 1920 planteaba el retranqueo de fachadas y la corrección de alineaciones que permitirían aumentar el ancho de las calles. Esta regularización se dibujó en carmesí sobre una base cartográfica delineada en tinta negra, que se corresponde con el mencionado plano a escala 1/2.500 de 1896. Se ha podido comprobar la correspondencia gráfica de ambas cartografías en la que se repiten hasta los pequeños detalles [Fig. 9].

En el plan de 1920, las reformas heredadas se presentaban en continuidad con las nuevas proposiciones, retejiendo un nuevo trazado de gran impacto, con centro en el Teatro Romea, a partir del cual se potenciaban dos ejes ortogonales. En la dirección norte-sur, una gran avenida de 20 metros de ancho (07), que conectaba el ensanche norte con el barrio del Carmen, cortaba la trama islámica del centro histórico y abría la plaza Camachos en la dirección sur. En la dirección este-oeste se ampliaba hasta 17 metros la anchura de la calle Santa Teresa, desde la plaza del teatro hasta la tradicional calle San Nicolás, salida natural noroeste hacia el camino de Espinardo. Hacia el Este, la calle Acequia, frente a los conventos de Santa Clara y Santa Ana, la sede del Gobierno Civil y el Teatro Circo, se prolongaba hasta la calle Trinidad, que conectaba en dirección norte con el nuevo ensanche y con la salida hacia el camino de Orihuela en la dirección Este [Fig. 10].

Los dos caminos mencionados, el de Espinardo al noroeste y el de Orihuela al noreste, limitaban el área en que debía quedar enmarcada la cuadrícula del ensanche. Así aparece en otro plano a escala 1/2.500 [Fig. 11] compuesto por dos hojas superpuestas: una inferior en la que aparece una representación de la ciudad, pero en la que no se incluyen los trazados de realineación y aperturas mencionadas; y, una segunda sobre la primera, en la que se representa exclusivamente la trama correspondiente

(06) Algunas de estas obras son: Ferretería Guillamón, 1920-1924; Casa Díaz Cassou, 1900-1908, edificio en calle Trapería, 1918; Lonja, 1909-1910. (Cegarra Beltrí & Sánchez Espinosa, 2013).



[FIG 10]. IDENTIFICACIÓN Y DETALLE DE LAS PROPUESTAS DE GARCÍA FARIA EN EL PLANO DEL PLAN DE 1920: 1. Continuación hacia el Este de la calle San José; 2. Continuación hacia el Este de la calle Mariano Padilla; 3. Continuación hacia el Este de la calle Cánovas del Castillo; 4. Prolongación de la calle Trinidad como inicio del ensanche; 5. Apertura de nueva calle, prolongación de la calle Saurín hasta la calle San Antonio; 6. Apertura de nueva calle, prolongación de la calle Zoco hasta la calle de la Merced; 7. Continuación de la calle Ángel Guirao hacia la Huerta; 8. Unión de las plazas Manassot y Díaz Cassou; 9. Reforma de alineación de la calle Frenería.

al ensanche, alineada conforme al nuevo eje norte-sur. La transición con la ciudad existente se resolvía con una primera hilera de casas, materializada mediante las edificaciones existentes con frente a la calle Acequia y la ocupación de los huertos de los conventos. Otras cinco hileras se extendían entre los caminos del límite hacia el norte.

El viario se articulaba a partir del eje norte, dispuesto a modo de eje de simetría, con una plaza semicircular de 120 metros de diámetro a partir de la cual el eje ampliaba su sección a 50 metros. Una segunda rotonda de 145 metros de diámetro se emplazaba en la intersección con un eje transversal de 35 metros, en cuyos extremos se situaban nuevas rotondas para articular su conexión con las vías perimetrales.



[FIG. 12]. SUPERPOSICIÓN DEL PLAN DE 1920 SOBRE LA CARTOGRAFÍA ACTUAL.

Ni las reformas interiores propuestas ni el trazado del ensanche tuvieron repercusión en el crecimiento de la ciudad. Ajena a las directrices urbanísticas, Murcia se polarizó hacia el margen sur del río, donde se practicaron la mayor parte de las intervenciones urbanas, infraestructuras e instalaciones, atraídas por la Estación de Ferrocarril: el Cuartel de Artillería, los Depósitos de agua, la Estación de tranvía, la Universidad, el Matadero y diversas instalaciones de índole industrial.

Si bien el plan de 1920 no llegó a materializarse, la propuesta contiene las ideas que posteriormente configuraron la ciudad, fundamentalmente la natural área de expansión urbana al norte, y la disposición de la gran vía norte-sur, que se situó algo más hacia el oeste, dirigiéndose hacia la ciudad desde la plaza Circular. Esta rotonda se emplazó finalmente ligeramente más al norte, configurando el frente ante la nueva Estación de Zaraiche, construida en 1923, cuando todavía no existía un eje de circulación que la uniera con la ciudad.

Una vista desde la actualidad

La superposición entre la cartografía obtenida por digitalización de los planos del Proyecto de Reforma y Ensanche de Murcia y la catastral actual [Fig. 12], nos permite identificar hasta qué punto gran parte de la trama actual de la ciudad conserva el trazado islámico. La propuesta de realineación, que afectaba a la totalidad de la ciudad, suponía la modificación del ancho de las calles mediante retranqueos, pero en menor medida la alteración de los trazados existentes. El potente trazado del ensanche, equiparable en superficie

(07) Esta avenida es la precursora de la Gran Vía actual, cuyas obras de apertura dieron comienzo en 1952. (Nicolás Gómez, 2003:107).

con centro histórico de Murcia, no ha tenido aparentemente repercusión en la evolución de la ciudad (08). El análisis realizado permite reconocer, por ejemplo, la similitud entre el sistema de ejes y rotondas actuales —ubicadas, no por casualidad, sobre intersecciones o ejes principales del damero propuesto—, que vertebran la circulación en la dirección este-oeste. Igualmente se adaptó la conexión entre las dos partes de la ciudad mediante el eje norte-sur y su continuación como eje principal del ensanche, reforzado por una gran rotonda desde la que poder tomar cualquier otra dirección.

Frente al impacto y centralidad pretendidos con las propuestas más rupturistas, como fueron la apertura del eje norte-sur o el ensanchamiento y prolongación de la calle Santa Teresa, han sido precisamente las reformas menos traumáticas las que han conseguido trascender: aquellas que eran susceptibles de acompañar de forma natural los flujos tradicionales de la ciudad, como las salidas hacia Espinardo desde las calles San Antonio y San Nicolás, o las conexiones transversales mediante la prolongación de las calles Zoco y Saurín, Saavedra y Fajardo y Trinidad, que confluyen de nuevo en los tradicionales ejes de la Calle de Orihuela, al sur, y de la calle Acequia, al norte.

Conclusiones

Las pretensiones de dotar a la Murcia de una cierta modernidad, demandada por una nueva clase social vinculada con la industria o con los órganos de dirección y administrativos de la ciudad, hicieron posible el impulso necesario para que el Consistorio plantease un concurso y llevase a cabo el posterior encargo a Pedro García Faria del primer Proyecto Urbanístico de la ciudad en 1896.

El arquitecto e ingeniero Faria había alcanzado prestigio por la redacción en 1888 del Proyecto de Saneamiento del Subsuelo de Barcelona, que resolvía saneamiento del Ensanche de Ildefonso Cerdá. La mejora de las condiciones sanitarias de la Murcia se impuso como objetivo principal del proyecto frente a las reformas de alineaciones planteadas inicialmente. La exhaustiva toma de datos realizada permitió a García Faria la información necesaria para plantear un conjunto de ideas, fuera del encargo, que incluyó en la memoria del proyecto y que constituyeron las bases de la transformación de la ciudad.

García Faria realizó en fechas muy próximas al de Murcia otros proyectos de saneamiento y ensanche para las ciudades de Cartagena, Cáceres y, con mucha probabilidad, Palma de Mallorca, manteniendo en ellos la idea del higienismo y la mejora de las condiciones sanitarias de la ciudad y los ciudadanos. En esa línea de unión se sitúa el lema usado en dos de esos proyectos, 'Salus Populi', una declaración de intenciones que subyace en las ideas de reforma interior propuestas para Murcia y que se justifican no desde un punto de vista formal sino desde su capacidad para mejorar la ventilación, conectar las calles a espacios abiertos o favorecer su desagüe natural.

Se ha comprobado cómo nueve de las diez propuestas identificadas se incorporaron al plan de 1920, redactado por José-Antonio Rodríguez, y cómo éste las potenció, consiguiendo un nuevo mallado que mejoraba las condiciones de circulación. Este plan, denominado de Reforma y Ensanche, delimitó por primera vez el área de crecimiento hacia al norte, entre las salidas hacia Madrid, al noroeste, y hacia Alicante, al noreste. El ensanche se formalizó con un damero que tomaba su dirección del eje norte-sur planteado por García Faria.



IMAGEN RETROSPECTIVA DE LA AVENIDA DE CANALEJAS Y PLAZA DE CAMACHOS AL COMIENZO DEL SIGLO XX.



IMAGEN RETROSPECTIVA DE LA AVENIDA DE CANALEJAS Y PLAZA DE CAMACHOS EN LOS AÑOS CUARENTA.

A partir de la digitalización, superposición y análisis entre las cartografías correspondientes a los proyectos de 1896 y 1920 y la catastral actual se ha podido comprobar el grado de materialización de las ideas sugeridas en el primer plan urbanístico en la ciudad actual.

- Se detecta que gran parte de la trama actual del centro histórico conserva el trazado islámico.
- Es posible establecer similitud entre el sistema de ejes y rotondas actuales de la zona norte y las planteadas en el plan de 1920, al igual que la solución adoptada en la conexión con la ciudad a través del potente eje norte-sur.
- La posición de los elementos principales, la Plaza Circular y la Gran Vía, presenta ligeras variaciones en su ubicación respecto a las propuestas por Rodríguez.
- Se han mantenido y potenciado los ejes naturales de salida de la ciudad, articulándolos con el resto de la trama mediante conexiones transversales constituidas igualmente por los ejes tradicionales de la ciudad.
- Pese al intento del cambio del núcleo de la ciudad, éste sigue manteniéndose junto al Ayuntamiento, el Palacio Episcopal y la Catedral.

A pesar de que los proyectos analizados no entraron en vigor, sus propuestas se heredaron y adaptaron de forma reiterada en proyectos y planes sucesivos, lo que implica el estudio y análisis —o el conocimiento al menos— de las mismas por los redactores de los nuevos documentos, de manera que en la actualidad es posible reconocer en el trazado actual de la ciudad las propuestas surgidas de las ideas higienistas del primer Plan Urbanístico de Murcia. ■



(08) En las escasas y no muy extensas referencias a este plan se le confiere nula repercusión en la evolución y transformación de la ciudad (ver p. e. (Roselló & Cano, 1975)).

BIBLIOGRAFÍA

- ANDRÉS SARASA, J.-L., 1992. *Estructura urbana de Murcia*, 2nd. ed., Murcia: Real Academia de Alfonso X el Sabio.
- ANGELAKIS, A.N. & ROSE, J.-B., 2014. *Evolution of Sanitation and Wastewater Technologies through the Centuries*, London: IWA Publishing.
- CANO CLARES, J.-L., 2010. *El plan general de Murcia de 1978. La implantación del urbanismo contemporáneo*.
- CEGARRA BELTRÍ, G. & SÁNCHEZ ESPINOSA, E., 2013. *Arquitectura modernista en la Región de Murcia*, Libros Mabla.
- GARCÍA FARIA, P., 1896. Memoria descriptiva Plan Urbanístico de Murcia.
- LOZANO BARTOLOZZI, M.-M., 1989. El plan de ensanche y reforma interior de Cáceres de Pedro García Faria (1922). Un proyecto no realizado, en *Norba: revista de arte*, (1922), pp. 221-230.
- MARTÍN RAMOS, Á., 2011. *El efecto Cerdá*, Madrid: Publicep, S. L.
- MARTÍNEZ ESPINOSA, M., 1897. *Las reformas higiénicas más necesarias en Murcia*, Murcia: Tip. de A. Sáez Huertas.
- NICOLÁS GÓMEZ, D., 2003. Arquitectura y urbanismo en los inicios de la Murcia contemporánea. *Murgetana*, 109, pp. 91-110.
- http://www.regmurcia.com/docs/murgetana/N109/N109_006.pdf.
- ROS MCDONELL, D., 2010. Impacto ambiental de las construcciones militares en Cartagena y su entorno. *Proyecto y Ciudad*, núm.1, Cartagena 2010, pp. 69–82.
- <http://hdl.handle.net/10317/2484>.
- ROSELLÓ, V.-M. & CANO, G.M., 1975. *Evolución urbana de Murcia*, Ayuntamiento de Murcia.
- RUIZ GARCÍA, J., 2011. *La evolución urbana de Cáceres*, Grupo de Ciudades Patrimonio de la Humanidad.
- TOUS MELIÁ, J., 2012. *Palma a través de la cartografía (159-1902)*, Ajuntament de Palma.

Fecha de recepción: 26 de septiembre de 2016.
Fecha de aceptación: 21 de octubre de 2016.