

La tardía modernización de la ciudad de Murcia

(Recibido: 08/05/2016; Aceptado: 10/06/2016)

Silvente Martínez, M. J.
 Universidad Politécnica de Cartagena
 mjose.silvente@upct.es

Resumen. *En relación a las principales potencias Europea la revolución industrial, y los consiguientes cambios sociales y demográficos, tardaron en hacerse patentes en España. La dilación fue mucho más acusada fuera de las grandes ciudades, donde debemos considerar además la fuerte dependencia de la agricultura, las dificultades para el transporte y otros factores de índole político y social. La transformación urbana inherente a este proceso se inicia en Murcia en 1896 con el Plan de García Faria y se prolonga hasta mediados del siglo XX con la aparición de la primera ley del suelo española: la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 1956.*

Palabras clave. Murcia; Reforma interior; Desarrollo urbano

Abstract. *Industrialization and social and demographic changes manifested in Spain with certain delay regard Europe, and it was more pronounced in those no-great cities, where the heavy dependence on agriculture and other factors such political and social must be considered. The urban transformation inherent to this process begun in Murcia in 1896 with the Plan García Faria and lasts until 1956 with the appearance of the first planning Spanish law: the Law on Land Scheme and Town Planning.*

Keywords. Murcia; Internal reform; Urban development

1. Introducción

La aparición del pensamiento urbanístico moderno en el siglo XIX, que conlleva la ruptura con el orden urbano tradicional y la formulación del urbanismo contemporáneo, comenzó en la ciudad de Murcia con el Plan de García Faria de 1896, sin embargo la materialización de estas propuestas de planificación se dilatan hasta mediados de siglo XX, concretamente hasta puesta en vigor del primer plan general de Murcia tras la aparición de la primera ley del suelo española: la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de 12 de mayo de 1956.

La ciudad comienza el siglo XIX con 75.096 habitantes y alcanza la cifra de 111.539 en 1900, de los que entorno al 75% viven en la ciudad o en los núcleos de sus pedanías. A mediados de siglo XX la población del municipio se duplica como consecuencia del desarrollo de la industria de transformación agrícola y de la ubicación de centros de gestión y decisión como capital de la región. La concesión a la ciudad de La Universidad en 1915 refuerza este incremento de población; del mismo es relevante la existencia de dos regimientos militares en la ciudad en aquellos momentos. Todo ello conllevó el aumento de la actividad comercial y la terciarización de la ciudad [1].

2. Plan de Pedro García Faria de 1896

El arquitecto e ingeniero de caminos **Pedro García Faria** redactó en 1893 el Proyecto de saneamiento del subsuelo de Barcelona; dos años más tarde presentó en Murcia una propuesta de estudio de la ciudad con la que obtendría el encargo para la redacción del Plan Urbanístico de Murcia que principalmente debía dar solución a la alineación y al alcantarillado. Anteriormente, en 1889, y bajo las directrices del arquitecto municipal Pedro Cerdá, se había convocado un concurso con el mismo fin que quedó desierto al no satisfacer la única propuesta presentada las bases establecidas, que precisaban “*la preferencia a planos de detalle de calles y plazas, frente al del ensanche, pues este debe ser en el interior, dada la diseminación. Si acaso sería de utilidad más tarde en la zona este*” [2]. Esto incide en la necesidad de ordenar la estructura urbana que todavía mantenía el trazado de la época musulmana, cuya finalidad es permitir el acceso a las edificaciones que se desarrolla hacia patios interiores negando el exterior.

García Faria, tal y como había hecho en Barcelona, recabó información respecto a las características geológicas y climáticas del emplazamiento urbano, y elaboró informes exhaustivos de la demografía y estado sanitario a partir de los datos de mortalidad de varios años. El trabajo final contiene el levantamiento topográfico, los planos de canalizaciones tanto de aguas residuales como

aguas limpias, los perfiles longitudinales de calles, y detalles de plazas entre otros.

Así mismo cartografió la ciudad realizando el Plano General de Murcia de 16 de junio de 1896 a escala 1/500. En opinión de la Dra. Nicolás Gómez [3] el Plano General de Murcia se empleó como mapa de referencia de las reformas urbanas de la primera mitad del siglo XX en Murcia.



Fig. 1. Reproducción del Plano general de Murcia. 1896. Pedro García (Fuente: Archivo General de la Región de Murcia).

La propuesta tenía como principal problema solucionar el alcantarillado, con unos márgenes de desnivel en torno a 3 metros y un alto nivel freático, en la zona NE a penas alcanzaba el metro de profundidad, así la red de saneamiento desaguaba a las acequias que vertían al río aguas abajo pasada la ciudad.

Los ensanches de la ciudad no se graficaron en el Plano General de Murcia sino que se aportaron por petición del ayuntamiento, evidencia de la prioridad concedida por García Faria y Pedro Cerdá a la reforma frente a los ensanches. Las principales actuaciones previstas fueron:

-Ensanche de la plaza de toros, prolongación de la calle de la Trinidad y Cánovas del Castillo en forma de avenida.

-Continuación de las calles Zoco y Saurín para conectar La Merced y San Antonio. Esta reforma no se llevó a cabo hasta los años 40.

-Continuación de la calle Ángel Guirao hacia la huerta como embrión de una idea propuesta en todos los planes posteriores, la Gran vía.

-Unión de las plazas Monassot y Díaz Cassou alineando con el Banco de España hasta la calle Ruipérez.

-Reforma de las alineaciones de la calle Frenería y ensanche de la calle Platería a nueve metros.

García Faria no recibió todos los honorarios del proyecto hasta el año 1927. Aunque el estudio fue solicitado por el Consistorio Municipal, nunca llegó a ser considerado por el Ayuntamiento un proyecto oficial, por lo que las obras no se ejecutaron; no obstante, algunas de sus propuestas fueron empleadas en proyectos posteriores sirviendo de referencia durante más de cincuenta años para los proyectos de crecimiento de la ciudad de Murcia [4].

Durante los primeros años del siglo XX, apenas se llevó a cabo obra urbana alguna salvo el arreglo de las calles más céntricas, como son la renovación de pavimento y saneamiento de las calles Platería, Trapería y las plazas de Sta. Catalina y San Bartolomé. Estas intervenciones pretendían dotar a las calles de aire puro sin polvo e iban acompañadas de un estudio de la calamitosa situación de las viviendas y de la sobreocupación de infraviviendas. Al mismo tiempo se llevó a cabo obras de edificación como el Matadero, la casa Díaz Cassou, La Casa de la Convalecencia, La Casa de los nueve pisos, siendo todas ellas obra del entonces arquitecto municipal Juan Antonio Rodríguez, que pretendían dotar a la ciudad de cierto carácter moderno.

3. El plan de 1920 de manos de J. A. Rodríguez

El plan de J.A. Rodríguez abordaba el trazado del ensanche en la zona norte en paralelo a la ciudad histórica, distribuyendo cinco hileras de manzanas en el área comprendida entre las carreteras de Madrid y Alicante y articulando el encuentro mediante rotondas. Estas a su vez se unían a través de una gran avenida en la que se disponía de una tercera plaza circular en el cruce con el eje nort-sur prolongación de la estructura de la ciudad desde la plaza de Romea, que se convertía en el centro de la ciudad. Esto suponía una mayor afluencia de tráfico en la zona y para ello aumentaba la anchura de las calles confluentes. La misma operación de ensanchamiento a base de retranqueos y alineaciones se proponía para otra serie de calles.

Las reformas propuestas no se llevaron a cabo y fue el Barrio del Carmen, situado en el margen sur del río, donde se consolidó la mayor parte de las intervenciones urbanas, infraestructuras o instalaciones atraídas por la estación de ferrocarril, el Cuartel de Artillería, los depósitos de agua, la estación de tranvía, la universidad y el jardín de Floridablanca, único gran parque de la ciudad. Este, junto al puente viejo, articulaba la estructura de esta parte de la ciudad.

Si bien este proyecto no llega a materializarse, el plan contiene las ideas que posteriormente

configuraron la ciudad, fundamentalmente el área de expansión urbana y la disposición de la gran vía norte-sur que parte de la rotonda frente a la nueva estación.

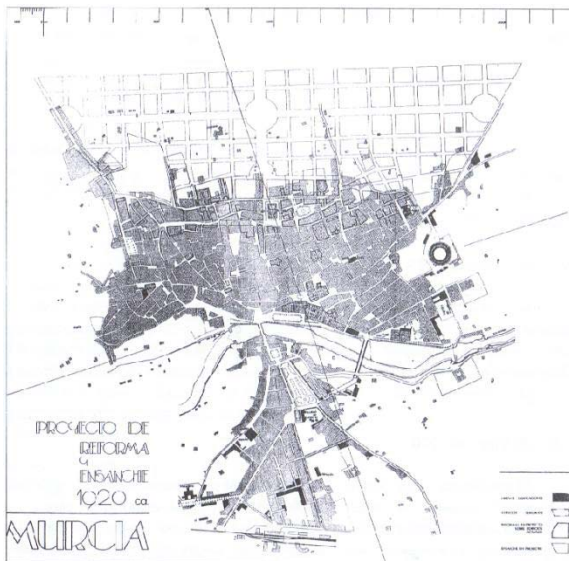


Fig. 2. Plan de Juan Antonio Rodríguez, basado en el plano de García Faria. (Fuente: El Plan General de Murcia de 1978: la implantación práctica del urbanismo contemporáneo).

4. El proyecto de urbanización de César Cort de 1926

El plan de César Cort nace bajo el convenio entre el ayuntamiento, el Banco Internacional de Industria y Comercio y el empresario Bartolomé García Gallego según el cual este asumía los gastos correspondientes a la redacción de los proyectos reservándose ciertos derechos y la mejora de propuesta. El equipo redactor lo encabezaba Jaime Lluch Terol si bien el desarrollo ideológico del proyecto corresponde al arquitecto y catedrático César Cort.

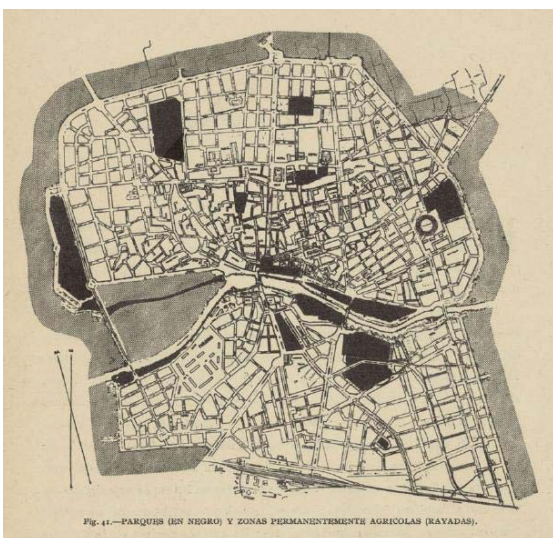


Fig. 3. Parques y zonas permanentemente agrícolas, (Fuente: Murcia, un ejemplo sencillo de trazado Urbano. César Cort, 1932).

El proyecto se basaba en el estudio de las necesidades más urgentes de la ciudad: el tráfico y el crecimiento de la ciudad. El plan, denominado de urbanización, adoptaba el planeamiento de una ciudad descentralizada, con el trazado de grandes ejes urbanos de enlace entre las unidades satélite y el centro vital de la ciudad *“Habrá, por tanto, un núcleo urbano fundamental, representado por el primitivo casco de la ciudad y una serie de núcleos secundarios o satélites que debidamente relacionados entre sí y con el principal, constituirán la urbe moderna (...) Cada núcleo tendrá fijada su extensión límite, quedará rodeada de terrenos que permanentemente han de dedicarse a la agricultura y que puede destinarse a parques públicos en las zonas de contacto con las edificaciones”* [5] explícita referencia explícita a la idea de distribución de las ciudades de Raymond Ünwin, seguidor de E. Howard, y su concepto de la ciudad-jardín.

El plan proponía así un una ciudad limitada por rondas y envuelta por bandas, que no debían ser edificadas, a modo de cinturón verde, del que forma parte el río y sus terrenos contiguos. Del mismo modo disponía una serie de grandes parques, de los que se concretaron el Parque del Salitre y el Malecón mediante su permanencia en planes posteriores.

El trazado medieval de la ciudad y la ausencia de vías rectas hacían difícil el enlace del casco con la trama norte, así como con la zona sur al otro lado del río. Desde el plan se optó por concentrar el tráfico en los dos puentes existentes mediante la apertura de grandes vías conectadas con las carreteras de Madrid y Alicante [2]:

-Vía desde el Puente Viejo a la carretera de Madrid.

-Vía dirección Este desde el Puente Viejo hacia la Puerta de Orihuela rodeando la Catedral

-Prolongación de la Rambla de Saavedra Fajardo desde el Mercado Nuevo, comunicando el Puente de Hierro con el ensanche Norte por la calle Puerta Nueva.

Este proyecto recogía la propuesta de García Faria del eje tangente a la Plaza de Romea en conexión con el ensanche, pero en este caso se prolongaba hasta el cauce del río sirviendo de conexión con la otra margen del río, pretendiendo resolver el problema del tráfico, aumentar el volumen de las actividades locales y mejorar la imagen de la ciudad.

Este concepto de imagen de la ciudad es importante para Cort y proponía conseguirla, no desde las soluciones estilísticas o formales de los edificios, sino desde la configuración de la ciudad, entendiendo la Arquitectura desde la ciudad y no tanto desde el edificio, como idea diferenciadora respecto a las ideas urbanísticas anteriores.

Muchas de las propuestas del plan Cort, que no llegó a ejecutarse pese a mantenerse en vigor hasta 1930, serían incorporadas o mantenidas en planes posteriores y son reconocibles en la ciudad actual, como son las rondas, las zonas verdes mencionadas (Jardín de la Pólvara, Malecón, Parque del Salitre) y la Gran Vía, que vuelve a aparecer en el posterior plan de Gaspar Blein de 1949, sensiblemente desplazada ya hacia el oeste salvando las dificultades para la expropiación que suponían la propuesta de Cort.

Las dificultades económicas impidieron la realización del plan de Cort. En 1928 el ingeniero valenciano **José Bellver** retoma la idea del ensanche norte con la inclusión de una avenida “diagonal”. La vía arrancaba en el plano de San Francisco con dirección noreste y, atravesando el casco urbano llegaba hasta la Puerta de Orihuela. Esta nueva propuesta eludía el cinturón verde, las rondas y las conexiones con el barrio del Carmen.

Una vez acabada la guerra civil, **Gaspar Blein**, retomando los planos de Cort, redacta el **Plan de 1949**. El proyecto incluía los trazados de las Rondas Norte y Levante y la Gran Vía, aunque desplazada hacia el oeste, lo que permitía reducir los costes de expropiación que suponía el trazado de Cort. Igualmente mantenía la rotonda frente a la Estación del Norte y los parques del Salitre y el Malecón. En cuanto al caso antiguo, incluía rectificaciones de la trama que supondrían el cambio de la fisonomía y tejido islámico y la revitalización de la ciudad existente. Debido a la paralización administrativa tan solo se llevaron a cabo pequeños proyectos parciales.

5. En 1961 el Plan de la Oficina Técnica

En 1961 bajo la dirección del arquitecto municipal Daniel Carbonell, y de acuerdo con la Ley sobre régimen del suelo y ordenación urbana de 1956, se redactó el Plan de la Oficina Técnica. El proyecto planteaba el crecimiento de la ciudad mediante la ejecución de los ensanches norte y sur y el desarrollo de los polígonos de La Fama y La Paz, entre otros, promovidos por el Ministerio de la Vivienda. Para la ordenación de la circulación mantenía las propuestas de rondas urbanas de Gaspar Blein incorporando tres nuevos puentes [2] para conectar la ciudad a ambos márgenes del río.

El plan de 1961, pese al incremento de la población diseminada, ordenaba únicamente la ciudad y relega el tratamiento de la huerta a un plan comarcal. El Plan de Ordenación de la Huerta de 1968 fue la figura reguladora del territorio no urbano de Murcia.

Finalmente, el primer plan general, redactado por el arquitecto y catedrático de urbanismo Ribas Piera, fue aprobado en 1978. El plan contemplaban la

totalidad del municipio, ordenando además de la ciudad, el territorio y resto de núcleos menores [6].

6. Conclusiones

A finales del siglo XIX se impulsa desde el ayuntamiento de Murcia la mejora de la ciudad mediante su reforma urbana. La preocupación por la imagen de la ciudad lleva a la puesta en marcha de planes de reforma y ensanche con un marcado carácter higienista que se ejecutan de forma lenta y puntal sin llegar a consolidar un modelo. Durante la primera mitad del siglo XX se produce una sucesión de propuestas que van heredando los principios, propuestas y bases documentales de los proyectos precedentes.

El plan de Pedro García Faria (1896) como primera aportación al urbanismo contemporáneo y el plan de César Cort (1926) a través del manual de urbanismo *Murcia, un sencillo ejemplo de trazado urbano*, conforman un marco teórico del que se nutren las posteriores propuestas hasta el primer plan general de Ribas Piera (1978), sin embargo su materialización se reduce en gran medida a actuaciones de carácter corrector del todo insuficientes para alcanzar la necesaria renovación de la ciudad lo que supuso un lastre en su modernización.

7. Referencias

- [1] J. L. Andrés Sarasa, *Urbanismo contemporáneo: la Región de Murcia*. Murcia: Secretariado de Publicaciones. Universidad de Murcia, 1995.
- [2] V. M. Roselló and G. M. Cano, *Evolución urbana de Murcia*. Ayuntamiento de Murcia, 1975.
- [3] D. Nicolás Gómez, “Arquitectura y urbanismo en los inicios de la Murcia contemporánea,” *Murgetana*, vol. 109, pp. 91–110, 2003. (<http://www.regmurcia.com/docs/murgetana/N109/N109>)
- [4] D. Nicolás Gómez, *Arquitectura y arquitectos del siglo XIX en Murcia*. Murcia: COAMU, 1993.
- [5] C. Cort, *Murcia, un sencillo ejemplo de trazado urbano*. Madrid: Sucesores de Rivadeneyra, 1932.
- [6] J. L. Cano Clares, *Ciudades. El arte urbano*. Murcia: Librero-Editor, 1999.