

URBANIZANDO MURCIA

Sofía López Almagro

Estudiante de Historia del Arte

E-mail: sofila1@hotmail.com

Si se reducen las necesidades de los ciudadanos a la trilogía habitar, trabajar, divertirse, y el urbanismo a un "zoning" salvaje, el resultado es metro, comer, dormir y los embotellamientos de fin de semana.

pero esto no es una ciudad, sino ¡una caricatura!

La logique des villes CLAVAL, P. La logique des villes, Litec, col. Geog. Economique et Sociale, tome XV, Paris, 1981

El urbanismo tomado como una doctrina interdisciplinar, es una apreciación muy actual como tal, aunque este fenómeno ha existido desde el principio de la Humanidad. Esta falta de análisis ha tenido un gran problema porque, es en el s XXI, cuando se están sufriendo los sucesivos errores tomados a lo largo de la historia, que desembocan, no sólo, en cuanto nos costará nuestra casa en el futuro, sino en cuantos metros podremos vivir o incluso si hay sitio para todos. A grandes rasgos, pretenderé explicar algunas de las cuestiones que se nos plantean cuando ejecutamos el simple hecho de pasear por una ciudad como Murcia, y no logramos comprender la realización de esta u otra edificación, calle o similar. Distinguiendo entre espacio urbano como lugar geométrico en el que se distribuyen todos los elementos que lo estructuran y urbanismo como la organización de esta distribución, Murcia poseería un urbanismo primigenio musulmán medieval, con conexión formal con fortificaciones del norte de África y Próximo Oriente.

Dentro de los elementos urbanos que han perdurado, es la muralla la más importante, puesto que delimita el territorio habitable. Los orígenes de esta, podrían remontarse al período del emirato, siendo de raíz árabe hasta que en el 1266, los aragoneses recuperaron Murcia para Castilla, deseando Alfonso X construir una muralla para aislar a los cristianos de los moros de la Arrixaca, a la vez que urbanizó la calle Trapería para unir el tramo desde la catedral de Santa María hasta la plaza del Mercado (plaza de Santo Domingo).

Durante los siglos XVI y XVII, se comenzaron a reutilizar partes de la muralla para uso privado. En los 60s del s XIX, se comenzó a destruir la muralla permaneciendo algunos fragmentos hasta los 70s del s XX. Uno de los aspectos más importantes de la muralla de Murcia son las dos clases de técnicas que distinguen a los restos en orden de calidad, estando

el "tapial calicastro" (Sagasta, La Merced, Romea y Serrano Alcázar) y el "tapial de hormigón" de mayor resistencia y calidad (Verónicas, Zabalburu, la Faz, Cánovas del Castillo y Santa Eulalia).

Durante el siglo XIX, se sitúan edificios que serán muy importantes para el urbanismo murciano moderno, tales como la Estación de Trenes, que en un primer momento se iba a realizar detrás de la Plaza de Sto Domingo, pero dada la facilidad del trazado, por ser más barato, y para potenciar el otro lado del río, se llevó al nuevo barrio de San Benito (hoy, barrio del Carmen) desde donde también se desplazó la plaza de toros, de la plaza Camachos, hasta donde está la actual, construida en 1887, por Justo Millán. Dados los medios de los que se disponía en el s XX cualquiera hubiera imaginado que se produciría un diálogo entre lo perteneciente a patrimonio ciudadano ya existente, y la ampliación de una ciudad adaptada a las nuevas necesidades.

Sin embargo, será en este breve tiempo cuando se produzcan los grandes desastres urbanos, puesto que, a pesar de los esfuerzos de la II República española en aplicar por primera vez en nuestro país, el urbanismo como ordenación del territorio, en el "Plan Regional de Madrid" de 1933, de Zuazo, y el "Pla de distribució en zones del territori Catalá" de los hermanos Rubio y Turidi de 1933, todo acabará con la Dictadura de Franco. En un primer momento de este período, se deseó eliminar todo desarrollo agroindustrial con fuerte represión en toda la región entre 1939-1945. Será en los 60s, cuando la economía comience a resurgir a costa de una redistribución urbana entre 1960-1975. La obra más importante de este momento fue la Gran Vía que comenzó a realizarse en 1955, bajo el nombre de avenida de José Antonio, con la urbanización y ensanche de la plaza Martínez Tornel, y los proyectos de la Glorieta y el Arenal.

Las obras de la Gran Vía fueron decisivas, porque plantearon el difícil trazado de búsqueda de la perpendicular en una ciudad tan condicionada por el río Segura como Murcia. Eso no hubiera sido un gran problema de no haber existido en el lugar trazado, los Baños Árabes. Estos restos arqueológicos, estaban catalogados de interés histórico-artístico pero ni esta importancia otorgada, ni las protestas de la dirección general de Bellas Artes lograron parar a las autoridades, por lo que se llevó a cabo finalmente (solo se pudo rescatar unos restos en la calle de Madre de Dios nº 15 (ahora nº 17)). La obra de La Gran Vía creó un antes y después en la ordenación del territorio puesto que ya nada podrá parar los fraudes

especulativos, puesto que en la década de 1950, comenzarán a aumentar las Sociedades Anónimas, que como su nombre indica, harán difícil el conocer los nombres de los culpables de estos delitos.

El 29 de marzo de 1961, el Ayuntamiento aprobó el Plan de Ordenación Urbana, aceptando también, el proyecto de urbanización del Polígono de la zona NE del casco urbano, convirtiéndose en el primer Plan de la ciudad de Murcia. Así, el turismo irrumpió al amparo de la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional en 1963, diseñando siete centros de Interés Turístico Nacional localizados en La Manga, el Mar Menor y Mazarrón. Los daños especulativos inmobiliarios, no solo se sufrieron a nivel ecológico, sino que lugares como Molina de Segura perderán para siempre, prácticamente todo su patrimonio histórico-artístico en estos momentos, con un cambio total de su trazado urbano.



Figura 1. Muralla árabe de Murcia en la calle Verónicas

Ya dentro de la democracia, e incluso desde 1982, cuando se aprobó el Estatuto de Autonomía de la Región de Murcia, la situación, no mejoró mucho.

En la actualidad, a la mala gestión del suelo se le añade la dificultad de desear fragmentar el ámbito urbano en ámbitos antagónicos (zoning). Por lo que mientras que en una primera fase que aún persiste, primaban los grandes ensanches con abandono de cascos antiguos, en una segunda fase, ante la situación de deterioro de los espacios, se quiere revivir esos lugares. El ciudadano actual, desea volver al núcleo urbano donde la falta de calidad en las instalaciones e infraestructuras, que no interesa mejorar, le obliga

a retardar la vuelta.



Figura 2. Antigua Muralla de la ciudad de Murcia

Para concluir desearía destacar que ha sido, la falta de crítica, el conservadurismo y la especulación, tanto por parte de la política nacional, como sobre todo la regional, la causante de este entramado de errores a lo largo de estas últimas décadas con tan pocas alegrías que no permiten una visión muy positiva del futuro urbano.

Podía haber sido una de las ciudades más bellas e interesantes de nuestra península, si hubiéramos sabido conservarla como merecía.

Fernando Chueca Goitia

Bibliografía :

- "Estudio de patrimonio y urbanismo de la Región de Murcia 2" Antonio Vicente Frey Sánchez, Rodrigo Alfonso Bonega Fernández (Editores). - "Historia de la Región de Murcia" Monografías regionales Miguel Rodríguez Llopis. - "Urbanismo contemporáneo: la región de Murcia" José Luis Andrés Sarasa. Universidad de Murcia 1995.