

Planeamiento

ANTE EL NUEVO PLAN GENERAL DE ORDENACION DE MURCIA

Por Manuel Ribas i Piera

Primera parte: poblamiento y planeamiento en el municipio de Murcia

1. Justificación

Este trabajo, como se deja ver en su mismo título, lleva implícita una doble consideración.

Se pretende, en primer lugar, esquematizar los rasgos salientes de la historia urbana de Murcia, para tener muy a la vista el repertorio de formas y signos edificados que constituyen los estratos inalterados de la Ciudad como Construcción y como Obra de Arte.

Esta parte del análisis coincide con aquellas etapas históricas anteriores a la época moderna, en las que —por usar una frase muy conocida y no menos gráfica— la Ciudad construye su forma como el molusco segregá su concha. Algunos se refieren a ella como la época del Urbanismo “espontáneo”. Más bien debería decirse que es la época del Urbanismo que nace de las realizaciones concretas de cada día, sin mediar la previsión derrida de los Planes.

La segunda parte del trabajo se refiere a la historia del planeamiento. A diferencia de la anterior, en la que se induce el contexto de las decisiones a partir de las realizaciones concretas visibles, en ésta se estudian los Planes como cris-

talización de un estado de cosas previo, al que se pretende llegar a través de aquéllos.

La época histórica del planeamiento es la época moderna, y más concretamente a partir de la Revolución Industrial. El municipio de Murcia, aunque no es industrial, recibió también el impacto del nuevo orden en el siglo XIX, y a partir de entonces tenemos ya documentos que pueden considerarse Planes.

Un nuevo Plan, que es para lo que se escribieron las presentes páginas como parte de la Información, no es jamás un hecho aislado perdido en el vacío del tiempo. Como la vida misma es el eslabón de una cadena anclada en el pasado; y por esta razón, la conveniencia de este trabajo.

2. Resumen de la historia y geografía urbana de la Ciudad de Murcia

Para la presente redacción, además de la bibliografía que al final del artículo se cita, contamos con la valiosísima ayuda del Profesor Vicente Rosselló, quien nos ha facilitado los originales del exhaustivo trabajo que sobre este



mismo tema ha redactado para el Ayuntamiento de Murcia.

Por lo que se refiere al período árabe y de la conquista, pudimos contrastar aquellas enseñanzas con las de los Profesores Torres Fontes y Jorge Aragoneses.

En el resumen que ahora sigue, tan sólo están recogidos los hechos que definitivamente influyeron sobre la estructura y forma de la Ciudad.

2.1 *Los orígenes remotos y los factores de localización*

No parece que exista Murcia antes del siglo IX, sino es en forma de un pequeño lugar o aldea, y ello pese a los múltiples hallazgos de siglos posteriores que pretenden descubrir los restos de murallas "romanas". La primera noticia histórica, si la fecha es cierta, es de 825, cuando Abderramán II ordenó a su gobernador en Orihuela que trasladase su residencia a Murcia.

Los factores de localización de Murcia consiguieron vencer la condición de marisma o zona pantanosa que durante muchos siglos debió ser la Huerta actual, sometida a devastadoras riadas e inundaciones.

El primer factor de localización deriva de esta misma condición, pues ofrece tierras extraordinariamente fértiles y regables a poco que se opere sobre ellas con trabajos de avenamiento y riego.

Los otros factores también están ligados al río. Parece casi "necesaria" la existencia de un meandro o rincón en la terminología murciana actual, que abrazara el futuro territorio de la Ciudad también por levante y poniente así como por el sur como ocurre todavía hoy.

El brazo de poniente existió hasta finales del siglo XVII en que se pasaron los terrenos de la Condomina a la margen izquierda (todavía hoy la Condomina pertenece al sistema de riegos del brazo de poniente).

Parece probada la navegación del río en tiempos históricos, hasta Murcia por lo menos; con lo cual aparece la condición de puerto fluvial en una zona resguardada y agrícola según acabamos de decir. De no ser por la sede visigótica de Egara (Vallès occidental, provincia de Barcelona), Murcia sería la única ciudad mediterránea asentada en la depresión pre-litoral en los tiempos medievales.

Si nunca el poblamiento de una ciudad es atribuible a un solo factor, en el caso de Murcia vemos cómo varios condicionantes justifican y abundan su nacimiento como Capital.

2.2 *La ciudad árabe hasta la Conquista (siglos IX al XIII)*

La definitiva estructura de la Ciudad antigua que conocemos hoy se forja en esta época, y perdura hasta el siglo XIX con gran fidelidad de rasgos y sin adiciones notables.

Las grandes realidades estructurales son los dos castillos:

a) El Alcázar-Kebir o Nássir (Alcazaba, fortaleza o Ciudadela mayor) situado junto al puente

y el río, en terrenos que van desde el actual Hotel Victoria hasta el Gobierno Civil, y desde el río hasta la Catedral. En su interior, Dar-as-Xerif o Casa del Príncipe, en lo que hoy es Ayuntamiento.

b) El Alcázar-Seghir (Ciudadela menor), al Norte, sobre lo que es hoy iglesia de Santa Clara, junto a la Plaza de Santo Domingo, y al final del eje de la Trapería.

Y la línea de murallas que según una de las varias versiones, todas ellas muy parecidas, discurrían según se ha dibujado en el plano 1.833 (1) (V. plano 1) La unanimidad es menor al referirse a las Puertas y a su situación, según rotulación que se ha añadido.

El tercer hecho que marca para siempre la estructura de Murcia es la existencia de dos arrabales aparejados al recinto de murallas y a su vez también amurallados, de nombre Arrixaca, que rodean a la Ciudad por poniente (Arrixaca anterior a la conquista, poblada por mozárabes y extranjeros); y por el norte, hasta la actual calle del Santo Cristo (Facultad de Derecho), que se llamó Arrixaca Nueva y empezó a poblar durante el siglo XIII.

Las murallas estaban protegidas exteriormente por un foso, val o cárcava que al mismo tiempo escurría las aguas. Los cauces de estos cursos de agua son los que, más que las murallas en sí, han dejado huella en la ciudad al convertirse en calles. Por el lado de poniente, la calle de Sagasta; por el lado de levante, la calle de Cánovas del Castillo; y por el norte, los trazados paralelos de las calles que van de la calle Santa Teresa a la calle Andrés Baquero, y de la calle Acisclo Díaz a la calle Enrique Villar (Aequia o Aljufía), corresponden respectivamente a los recintos de la ciudad árabe primitiva y de la Arrixaca Nueva que se pobló en el XIII.

El cuarto lado del cuadrilátero apaisado, según la dirección E. O. que contenía la Ciudad, estaba definido por el cauce del río.

2.3 *El protectorado y la conquista*

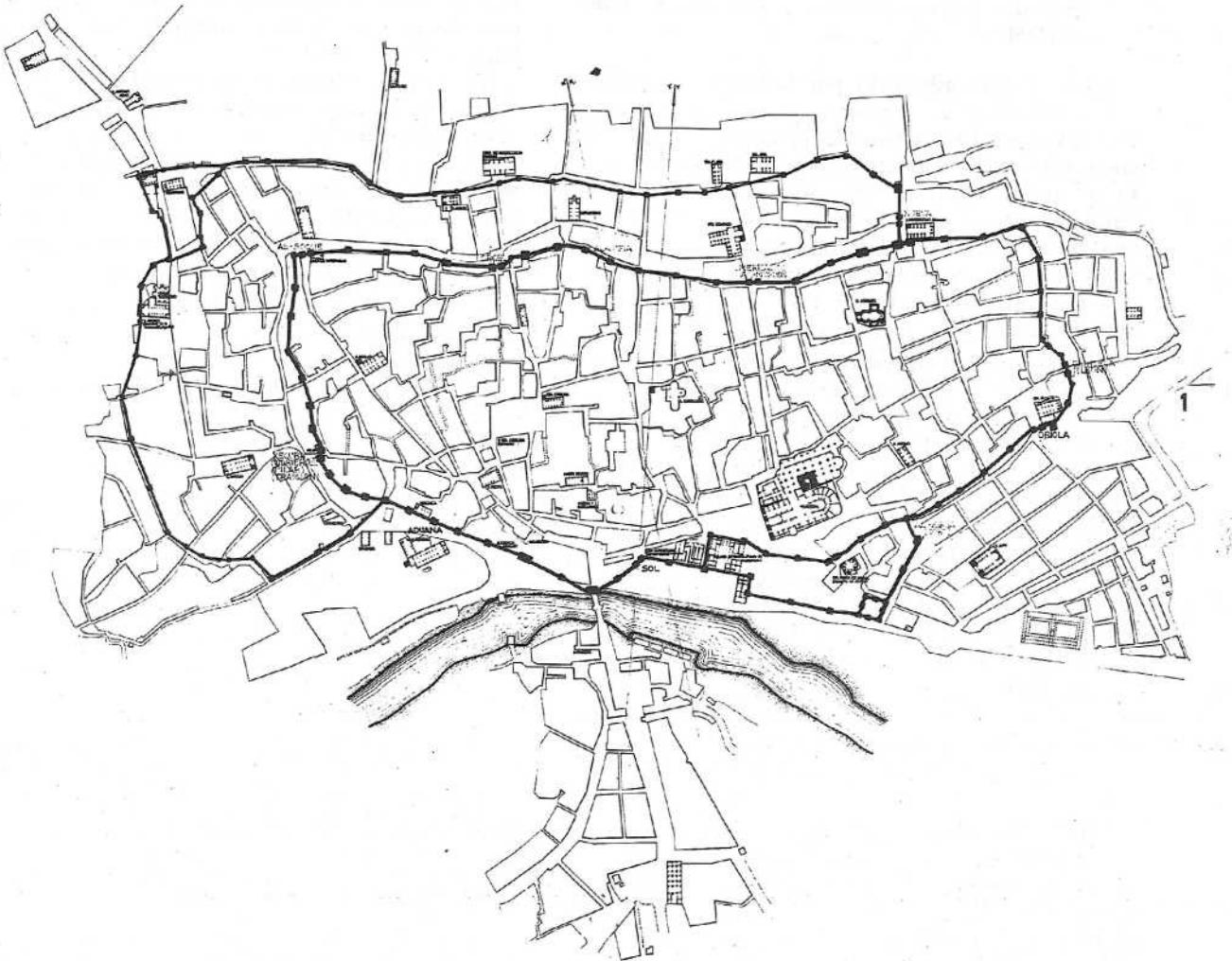
La cronología fundamental en el tránsito de Murcia musulmana a ciudad cristiana es la siguiente:

1152: Expedición del conde de Barcelona, Ramón Berenguer IV, llamado por el soberano de Murcia para sofocar una sublevación; aquél dejó en Murcia una abundante guarnición de catalanes.

1243: Entra en Murcia el Infante Don Alfonso de Castilla (luego Alfonso X el Sabio) en nombre de su padre el rey Fernando III el Santo, y en virtud de un tratado anterior, con lo que se inicia un régimen de protectorado y de convivencia.

1266: Jaime I de Aragón, llamado por su hermano Alfonso X, conquista la Ciudad que se había

(1) Este plano fue compuesto en 1897 por el Profesor J. Fuentes y Ponto a partir de las hojas confeccionadas en 1834 por el Arquitecto municipal F. Boilarín Gómez. El plano se ha calcado sobre una copia azagrífica del original que está depositado en el Archivo Municipal.



rebelado contra el protectorado castellano en 1264. Se produce el poblamiento masivo con catalanes y aragoneses, pero sigue el régimen de protectorado castellano, aunque el soberano árabe local es cada vez menos importante.

1268: Segundo repartimiento de tierras efectuado por Alfonso X.

1284-85: Termina el gobierno nominal del reyuelo árabe sobre una pequeña parte de la Ciudad (Arrixaca occidental) cada vez menos poblada de árabes.

1296-1304: Ocupación de la Ciudad y su Reino por Jaime II de Aragón.

1304: Vuelve Murcia a ser castellana.

Los hechos físicos correspondientes a estas efemérides son los siguientes:

a) La expedición de Ramón Berenguer IV podría ser origen de la Arrixaca de poniente, poblada hasta 1266 por mozárabes y extranjeros.

b) La separación que establece Jaime I entre la población árabe y la cristiana, se traduce en la apertura de la calle de la Trapería (muy probablemente) a lo largo de la cual se construye un muro que se prolonga incluso dentro de la Arrixaca septentrional. A levante de este muro debían quedar los cristianos, los cuales se reser-

vaban tácitamente la Arrixaca y ocuparon además la mezquita mayor (Catedral), y naturalmente el Alcázar mayor (con la mezquita, después Santa María de Gracia, que llevaba incluida). El resto de la Ciudad quedaba para los musulmanes. La Judería quedaba situada en el extremo N. E. de la Ciudad, próxima a la puerta de Orihuela.

c) El trato no sólo no se cumplió, sino que no satisfizo a los musulmanes los cuales fueron autorizados por Alfonso X a ocupar la Arrixaca, que debería dejarse libre de sus ocupantes, dejando ellos a su vez libre toda la Ciudad intra-muros, por lo que mandó derribar el muro norte-sur de Jaime I y tapió la puerta de la muralla próxima al Alcázar Seghir.

d) Posteriormente, el progresivo despoblamiento de la Arrixaca mudéjar hizo que la ciudad cristiana avanzara progresivamente sobre ella. Así, pronto se crea un mercado donde hoy está la Plaza de Santo Domingo, y se establecen tres iglesias en el mismo arrabal (San Miguel, Santiago, y San Andrés) y una en el de poniente (San Antolín).

A partir de 1285 ya no hay distinción entre ambas zonas.

2.4 Rasgos característicos y permanencia de los trazados árabes durante el periodo de 1300 a 1700

Es un hecho admitido por todos los tratadistas y eruditos en historia urbana de Murcia, que los trazados viarios de la ciudad árabe del siglo XIII se mantuvieron en toda su fuerza hasta el siglo XVIII, y con algunas reformas y adiciones hasta el siglo XIX. Nuestro siglo introdujo notabilísimas reformas y sobre todo está introduciendo inmensos crecimientos periféricos que han alterado el ritmo y el alma de la ciudad antigua, aunque hayan pervivido sus trazados.

El cuadrilátero apaisado a que antes nos hemos referido, para caracterizar la forma de la ciudad árabe, tenía un ritmo dominante también en sentido Este-Oeste, a lo largo de un muy original sistema viario principal en arco (ver plano 2), que nace en la puerta de Orihuela (junto a la iglesia de Santa Eulalia), hasta bifurcarse en su extremo Oeste (calle de San Nicolás y calle del Pilar-Vidrieros) para terminar, respectivamente, en la puerta del Zoco o del Azogue (camino de Castilla y actual carretera de Espinardo), y en la de Vidrieros o de la Traición (camino de la Huerta); en el punto más meridional, dicho arco es tangente con la puerta del Puente y cruza por el corazón de la ciudad, junto a la Catedral y el Alcázar Kebir, por la actual calle de Frennería.

Esta transversal “principal” se completaba con dos transversales “altas” que a partir de un punto prácticamente común (extremo NE. del cuadrilátero, quizás la Puerta Nueva alfonsina o bien Bab-Al-Faricah de la época árabe) sigue trazados paralelos:

- a) Según el eje marcado por la calle Platería, que lleva precisamente al punto de bifurcación de la transversal o arco principal que acabamos de describir.

- b) Según el foso de la primera muralla que separa la Ciudad propiamente dicha de la Arrixaca septentrional o Arrixaca Nueva.

El sistema se completa con varios ejes Norte-Sur, cuya característica común es enlazar las Puertas septentrionales con el arco principal de que se ha hablado antes. Son los siguientes, comenzando por el extremo de levante:

- a) El eje de la actual Rambla (calle de Saavedra Fajardo).

- b) El de la calle Trapería.

- c) El que pasa frente a la iglesia de San Bartolomé.

- d) El que pasa por delante de la iglesia de Santa Catalina.

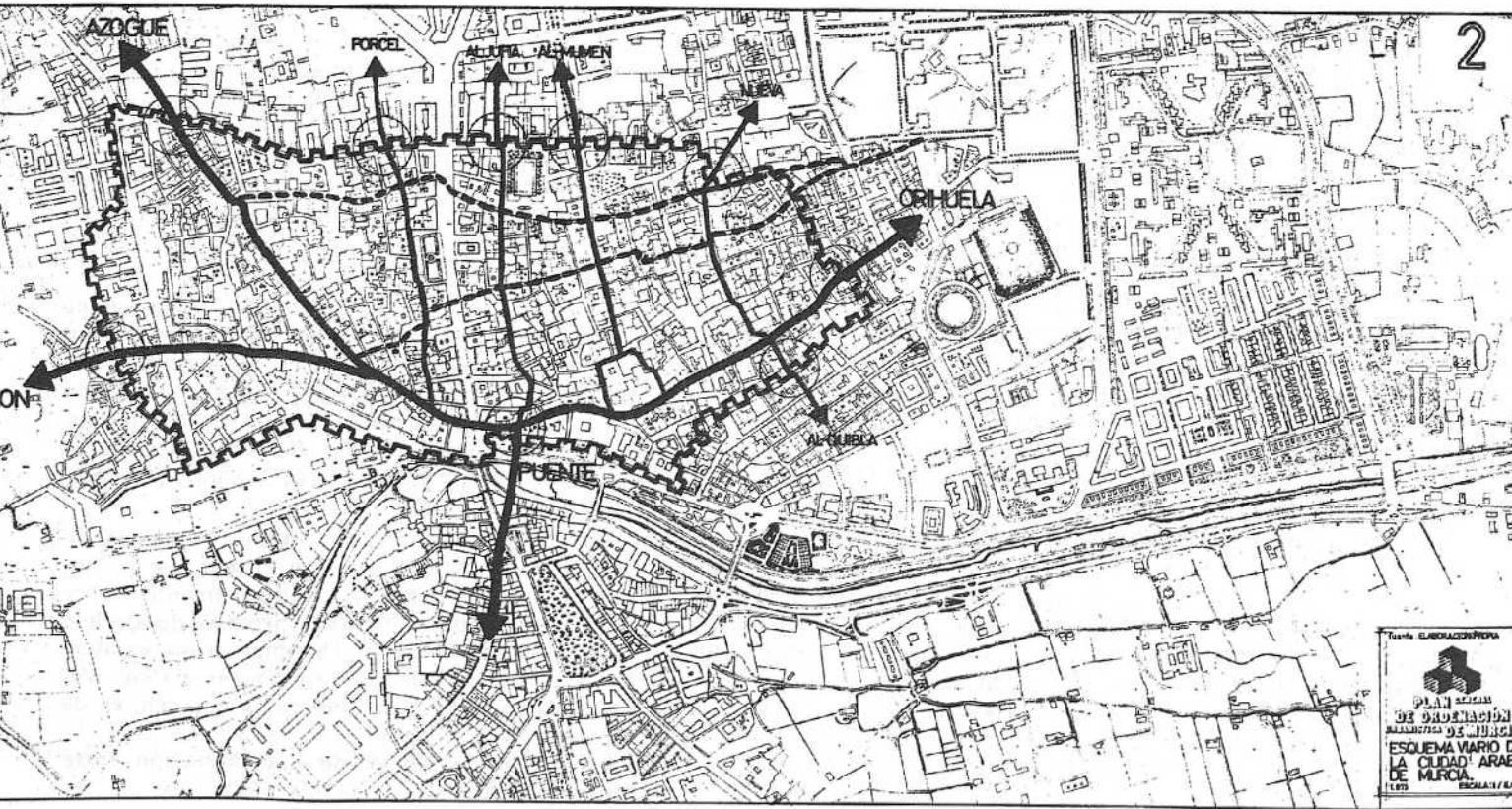
La calle de Sagasta, no marcada en el plano 2, sería, como foso de la antigua muralla entre Ciudad y Arrixaca, la última de estas vías por el extremo de poniente.

El sistema no puede ser más racional, y quizá de ahí el mérito de su permanencia durante tan largos años, y en gran parte hasta nuestros días.

2.5 La evolución hacia la ciudad moderna

A efectos urbanísticos, y dentro del obligado nivel primario en que deben moverse estas notas, nos fijaremos en la evolución de cuatro "elementos primarios" (según la sistemática de Aldo Rossi) de la estructura urbana.

En primer lugar, el Alcázar mayor o Kebir que domina la fachada fluvial de la Ciudad.





Aunque el testamento de Alfonso X (1284) manda que el Alcázar "lo haya siempre el que de nuestro linaje fuere rey de Murcia", lo cierto es que ya antes se habían hecho donaciones parciales que lo desmembraban entre los Templarios, la Mitra, y algunos señores. Como residencia del Adelantado, pasó luego a ser parte de su propiedad.

A comienzos del siglo XV, Enrique III lo extendió notablemente hacia levante, con lo que la nueva estructuración de Dar-ex-Xeriffe (hoy Ayuntamiento), el Palacio Episcopal primitivo (hoy desaparecido) y la iglesia de Santa María de Gracia (Templarios, antigua mezquita del Alcázar) debieron iniciarse a tenor de esta ampliación.

Otro elemento primario cuya evolución —y desaparición— se produce en esta época, es el Alcázar menor, o Seghir, que da paso a la iglesia de Santa Clara y al convento de Santo Domingo.

En tercer lugar, hemos de referirnos al Malecón. Nada ha podido probarse hasta hoy acerca de la sugestiva tesis del Profesor Rosselló Verger sobre el brazo del río que rodearía la ciudad por poniente. En todo caso habría que remontarse al siglo XIV por lo menos, pues ya en 1420 hay noticias de un primer malecón de tierra para proteger a la Ciudad de las avenidas del Segura; el cual debe consolidarse en años posteriores hasta su destrucción en 1701. En el epígrafe siguiente se citará su reconstrucción en 1735.

Finalmente, la desviación del meandro de la Condomina, realizado entre 1665 y 1698, y que rectificó el cauce del río en unos dos kilómetros aguas abajo.

Los terrenos de la Condomina pasaron así de la orilla derecha a la orilla izquierda del Segura.

2.6 La ciudad moderna

Basta pasearse hoy por las calles de Murcia para descubrir en seguida que el siglo XVIII fue su gran momento y en el que apoyó definitivamente el proceso de formación de su capitalidad.

V. Rosselló Verger señala varias causas concomitantes:

- La alineación a favor de los Borbones en la recién terminada Guerra de Sucesión.
- La producción agraria y artesana, y en especial el "boom" de la seda.
- En consecuencia, su papel de centro comercial, que se refuerza por la excelente situación viaria, que siempre tuvo.
- La Universidad y otras funciones de capitalidad moderna.

En cuanto a la escenología urbana, la traducción física de estas causas político-económicas fueron varias, y las más importantes por orden cronológico:

1.^a La reconstrucción, en 1735, del Malecón que había sido destruido por una riada en 1701. Desde esta fecha será no sólo una obra de defensa hidráulica, sino además un magnífico paseo peatonal, y como tal un importante compo-

nente primario de la estructura urbana de la Ciudad.

2.^a Muy ligado con la obra del Malecón, hay que citar la primera construcción en piedra del Puente de los Peligros, en su actual situación, inaugurado en 1742.

3.^a La formación de la Plaza frente a la Catedral, recién terminada su magnífica fachada, supuso la renovación del Palacio Episcopal (una de las cinco sedes más importantes de España en dicha época) y con ella la ordenación —en lenguaje moderno— de la explanada y jardines del Arenal, entre dicho Palacio y el río, mediante la adquisición de terrenos al Marqués de los Vélez, de la familia de los antiguos Adelantados.

El Obispo J. Mateo López (1742-52) no pudo ver iniciada la obra que impulsó y dirigió, pero a partir de 1754 y con el apoyo de Fernando VI fue tomando cuerpo hasta terminarse en 1768 con el aspecto que todavía hoy conserva.

4.^a En esta época comienza el interés urbanístico por el Barrio sito en la ribera derecha, en la embocadura del Camino de Cartagena. La Plaza de Toros (hoy mutilada y que sobrevive como Plaza de Camachos) se edificó en 1759.

5.^a En el propio Barrio, las obras reseñadas aquí en 2.^a y 4.^a lugar, dieron lugar al nuevo camino, hoy carretera de Cartagena, con abandono del antiguo que transcurría más a poniente, por la calle Cartagena.

6.^a Termina el siglo y se redondea la formación de la espléndida Ciudad barroca con el encauzamiento del Segura en todo el frente urbano representativo, desde el Puente de Piedra hasta el actual Gobierno Civil. El proyecto es de 1785.

Si a éstos se unen los hitos barrocos que consisten en la construcción o reconstrucción de casi todas las iglesias (San Miguel, Agustinas, Carmen, San Andrés, San Antón, San Nicolás, San Antolín, Verónicas, San Juan, Jesuitas, Jesús) y gran parte de las construcciones civiles de importancia (Ayuntamiento, por ejemplo) se comprende por qué hemos calificado el siglo XVIII como el momento álgido en la fijación urbanística de la Ciudad de Murcia.

2.7 La decadencia y el siglo XIX

Del mismo modo como el sub-epígrafe anterior comienza con una relación de hechos sociopolíticos positivos y estimulantes para la comunidad murciana del XVIII, en el siglo XIX la relación que seguimos, tomada de los datos del Profesor Rosselló Verger, marca una tendencia adversa, más propicia a la decadencia que al auge, como efectivamente ocurrió. Son los siguientes: saqueo de la ciudad por los franceses en 1810, fiebre amarilla en 1811, terremotos en 1826 y 1829; y ya al final del siglo, la tristemente famosa riada de Santa Teresa de 1879 y varias epidemias de cólera, especialmente en 1897.

A pesar del signo adverso, la Ciudad sigue su vida y durante el siglo se producen varios



hechos con repercusión sobre el aspecto físico de la misma.

En primer lugar, hay que mencionar nuevamente las obras de reforma del Paseo del Malecón, que comienzan antes de la invasión francesa y terminan en 1848. A partir de esta fecha el Paseo luce el aspecto que todavía hoy podemos contemplar.

Unos años antes, en 1840, se procedió a la reconstrucción de los jardines del Arenal, hoy Glorieta de España y Paseo de Garay.

En cuanto a espacios libres, nace en 1846 la Plaza de Santa Isabel (hoy simple ensanchamiento de la Gran Vía); y en 1846 se urbanizan los jardines de Floridablanca y la Plaza de Camachos (antigua Plaza de Toros).

Es interesante seguir de cerca el proceso de sustitución urbano motivado por la desamortización de 1835. El convento de Santo Domingo, edificado sobre el antiguo Alcázar-Seghir dio lugar al teatro Romea; el convento de Mercedarias se convirtió en Universidad; el convento de Capuchinos dio lugar al Paseo de Corvera en el Barrio del Carmen; y el convento de San Agustín a la Plaza del mismo nombre, frente a la iglesia barroca de San Andrés.

En 1837 se crea el Instituto de segunda enseñanza, en 1844 la Escuela Normal, y una fecha importante es 1859 en que se inaugura la estación ferroviaria, aunque hasta 1862 no estará enlazada con Madrid.

Pero en contrapartida, las condiciones sanitarias y el nivel edilicio de la vivienda en Murcia alcanza a finales de este siglo cotas muy bajas y panoramas muy sombríos, que explican sin dificultad las constantes epidemias sufridas por la población.

Ya en los albores del siglo XX, el Ministro Puigcerver manda construir el enlace de Alicante con Granada, por la calle de su nombre y el Puente de Hierro.

3. El habitat rural en el término municipal de Murcia

El extenso término municipal de Murcia (95.006,90 Ha. según nuestros estudios) está ocupado por los cascos edificados según el siguiente cuadro de superficies:

CUADRO I

SUPERFICIES HA.	Total Municipio	Ciudad con El Espinardo	Pedanías Huerta	Pedanías de Campo
Suelo urbano (aproximadamente)	2.550,—	1.126,14	1.273,86	150,—
Suelo rústico (aproximadamente)	92.456,90	—	31.888,04	60.568,80
TOTAL	95.006,90	1.126,14	33.161,90	60.718,80

De ahí se deduce, pues, que una extensísima parte de su territorio (97 por 100) o está despoblada totalmente (Sierras de Carrascoy, Gallo, Miravete y Villares) o está poblada según un habitat rural de muy baja densidad.

En este epígrafe se aborda el estudio de este poblamiento, que tiene historia y características diversas según se trate de los terrenos de Huerta o bien de los de secano (Campo).

3.1 El habitat rural en la Huerta

El interesante trabajo del Profesor Dr. Don Francisco Calvo "La formación del paisaje agrario de la Huerta de Murcia", nos lleva de la mano para obtener algunas conclusiones históricas del proceso de poblamiento en la Huerta.

Se trata de ver, en rápida ojeada, la génesis y desarrollo de tan peculiar poblamiento, que como es lógico crece paralelamente con el crecimiento de los terrenos de Huerta, a medida que se sanea el fondo del valle y se corrigen meandros del río; y en menor grado con las obras de defensa contra inundaciones.

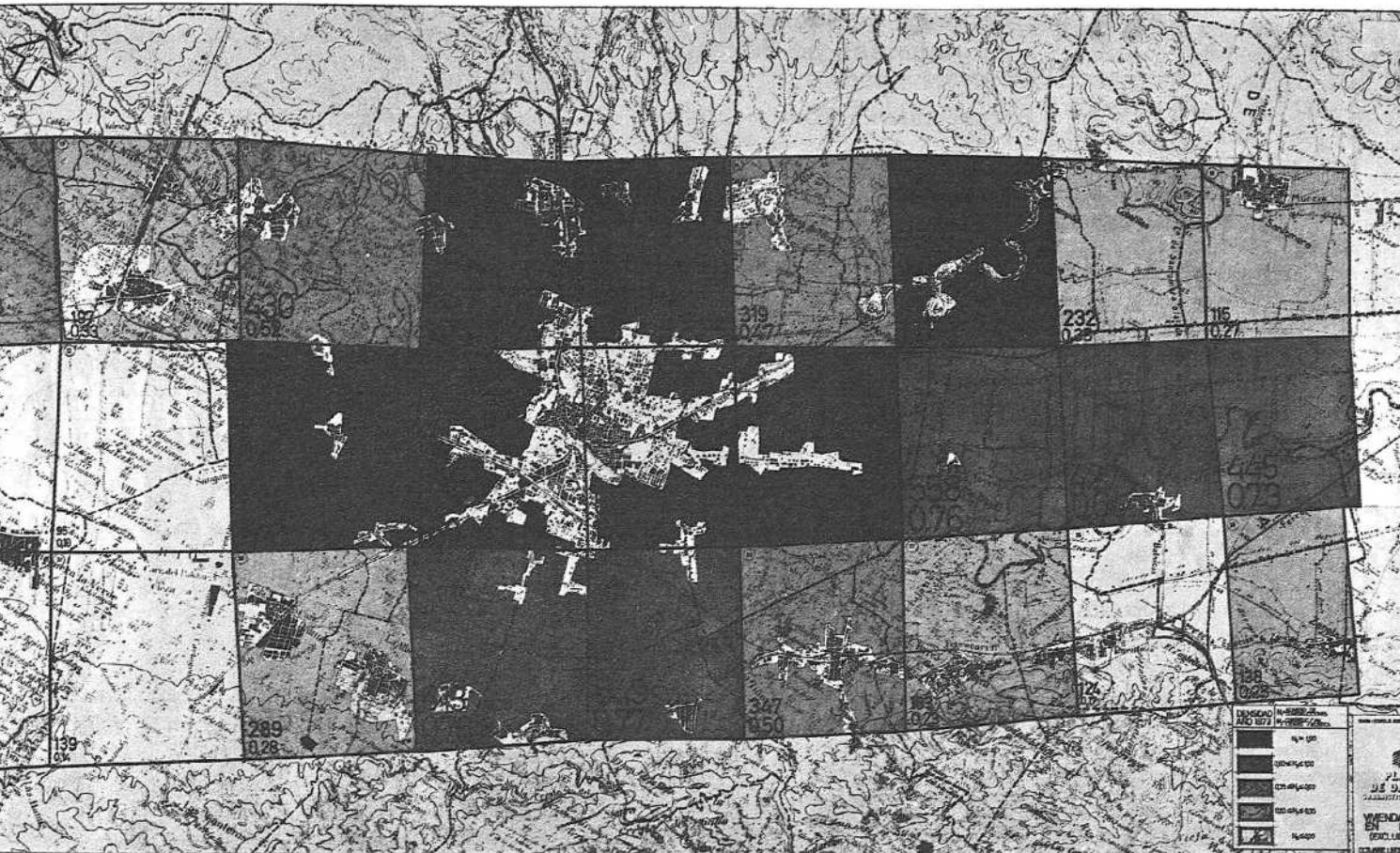
La época antigua de la Huerta va del siglo VIII o IX hasta el siglo XV, con una extensión de unas 4.300 Ha. Es la Huerta vieja situada "gros-

so modo" entre los actuales cascos de Murcia y Alcantarilla, con una prolongación hacia levante siguiendo las proximidades del río.

La época que va del siglo XV al XVII contempla un cierto crecimiento aguas abajo, o sea hacia levante, con sucesivas mejoras del sistema de riegos a lo largo de la acequia Mayor que discurre por la ribera izquierda del valle; lo que lleva a doblar la superficie de huerta hasta alcanzar aproximadamente unas 9.000 Ha. al término de la misma.

No en vano el siglo XVIII es el gran siglo de Murcia, y ello se hace notar incluso también sobre el poblamiento huertano, en el momento álgido de la industria de la seda y el cultivo de la morera, de tal modo que en 1803 la Huerta alcanza a casi 12.000 Ha.

Esta situación permanece estacionaria durante todo el siglo XIX (es curioso ver el paralelismo, con lo que se ha dicho antes respecto al crecimiento de la Ciudad), hasta que a partir de 1920 se produce un notable avance para llegar a la situación actual. Las más recientes ampliaciones se producen por terrenos despoblados al Norte desde Guadalupe a Santomera; y en terrazas elevadas sobre los pueblos de la ribera Sur.



El poblamiento disperso propio de la Huerta, posee, sin embargo, características propias en cada una de estas etapas (véase plano), más denso en lo que hemos llamado Huerta vieja (a poniente de la Ciudad) y muy poco en la Huerta del Noreste.

Este poblamiento disperso, tan característico hoy en día en la Huerta, comienza a aparecer en el tránsito del siglo XVII al XVIII. Ya en 1755 hay 4.249 vecinos afincados en barracas de la Huerta.

La estructura del poblamiento se apoya en los caminos y éstos en el sistema de riegos.

La evolución de los cultivos puede completar el panorama. Con un comienzo impreciso, en que las hortalizas, flores y legumbres alternarían con arbolado y frutales y con la vid, se llega al siglo XVI en el que sabemos del cultivo del arroz y de la caña de azúcar, juntamente con lino, naranjos, pero sobre todo cereales.

El cultivo de cereales subsiste hasta época muy reciente. Pronto, a mediados del siglo XV se introduce la morera que se hace intensiva ya en el siglo XVI. La decadencia de la morera en el siglo XIX coincide con el aumento de los frutales hasta llegar a la situación actual en que tan sólo subsiste un cereal, el maíz, y el policultivo está dominado por hortalizas y frutas, con gran acento en el limonar.

3.2. El hábitat rural en el Campo o secano

Con la denominación de Campo englobamos aquellas Pedanías del término municipal cuyo te-

rritorio no comprende parte alguna de huerta o regadío. Distinguimos en seguida entre el llamado por nosotros Campo de Poniente (desde Sangonera hasta Barqueros) y el Campo de Murcia o parte más septentrional del por algunos denominado genéricamente como Campo de Cartagena.

El reducido peso demográfico de esta parte del municipio (15.190 habitantes en 1971 sobre 60.718,86 Ha., lo que supone un 6,2 por 100 de la población total sobre el 63,6 por 100 de la superficie del municipio) hacen menos necesaria, a los efectos de este estudio, la investigación sobre su génesis y desarrollo.

El trabajo del Profesor F. Jiménez de Gregorio "Repoplación y poblamiento del Campo murciano", nos da mucha luz sobre los aspectos históricos del poblamiento en cuanto al Campo de Murcia que pueden sintetizarse como sigue:

La inestabilidad política propia de un territorio de frontera incide muy desfavorablemente, pese a los repartimientos reales del siglo XIII, en la estabilidad del Campo, a lo que deben añadirse las devastaciones de los piratas.

Por esta razón, la unión de Aragón y Castilla marca un comienzo de repoblamiento con la llegada de aparceros de la Huerta que quieren independizarse.

De todos modos, siempre hubo una preponderancia de la ganadería sobre los cultivos, por las dificultades climáticas y pluviométricas inherentes.

4. Origen y evolución de los núcleos de Pedanías

Como en el epígrafe anterior, conviene distinguir entre los núcleos de Pedanías de Huerta y aquéllos otros situados en Campo o secano. Pese a pertenecer al mismo municipio, su origen y sus características son bien distintas, lo que justifica un tratamiento separado.

4.1 Origen y evolución de los núcleos en Pedanías de Huerta

De la sola contemplación de un plano de la Huerta murciana, se desprende en seguida una ley de poblamiento que apoya en los ribazos montañosos al norte y al sur (izquierda y derecha del río), en sendos rosarios que van respectivamente de Javalí Nuevo al Siscar, y del Palmar a Zeneta.

En el centro queda, además de la Ciudad de Murcia, los que el Profesor Calvo llama núcleos

de colonización y que son todos los restantes, desde Puebla de Soto, junto a Alcantarilla, hasta Alquerías y El Raal (junto a Beniel).

Los asentamientos del primer grupo nacieron por una exigencia de seguridad para asegurar el crecimiento sin perjuicio de las superficies de la Huerta.

Los del segundo grupo, por proximidad al sistema de riegos y estructura agraria de la Huerta.

Los primeros coinciden en algunos casos con poblamientos muy antiguos, como en el caso de la fortaleza de Monteagudo, y los segundos pertenecen a una generación ulterior, que comenzó en el siglo XVI con la extensión de los regadíos.

Las tasas de la evolución recientemente han sido calculadas para el período 1930-70.

A continuación se relacionan las Pedanías de Huerta por orden decreciente según los valores algebraicos de su tasa de crecimiento demográfico, que incluye a la vez núcleo y poblamiento disperso.

CUADRO II

1 Santiago y Zaraiche	+	310,97 %	*21 Barqueros	+	14,17 %
2 Algezares	+	116,86 %	22 Llano de Brujas	+	13,91 %
3 San Benito	+	101,74 %	23 Albatalia	+	9,13 %
4 La Arboleja	+	78,25 %	24 Aljúcer	+	7,29 %
*5 Lobosillo	+	75,89 %	25 El Palmar	+	2,28 %
*6 Carrascoy	+	72,53 %	26 Era Alta	+	1,93 %
7 Santa Cruz	+	69,50 %	27 Zeneta	+	1,29 %
8 Guadalupe	+	65,51 %	28 Monteagudo	+	1,28 %
9 La Alberca	+	58,39 %	*29 Jerónimo y Avileses	-	0,61 %
10 La Ñora	+	55,78 %	30 La Raya	-	0,99 %
11 Puente Tocinos	+	41,96 %	31 Garres y Lages	-	11,52 %
12 Javalí Nuevo	+	38,18 %	*32 Sucina	-	17,24 %
13 Rincón de Seca	+	34,36 %	*33 Valladolises y Lo Jurado	-	22,93 %
14 Javalí Viejo	+	33,50 %	*34 Los Martínez del Puerto	-	22,94 %
15 Alquerías	+	33,34 %	*35 Corvera	-	27,83 %
16 El Raal	+	27,25 %	*36 Gea y Truyols	-	28,83 %
17 Nonduermas	+	20,75 %	*37 Cañada Hermosa	-	48,10 %
18 Matanzas	+	20,40 %	*38 Baños y Mendigo	-	60,00 %
19 Puebla de Soto	+	15,19 %	*39 Cañadas de San Pedro	-	62,15 %
20 Santomera	+	14,85 %			

Se han incluido y señalado con asterisco las Pedanías de Campo, para tener una visión más de conjunto y fácilmente comparativa, de la evolución de las Pedanías.

CUADRO III

ALINEACION NORTE

Guadalupe (Rincón de Beniscornia)
Cabezo de Torres (Palacios de Churra)
Monteagudo (Las Lumbreras)
El Esparragal (Cobatillas del E.) (El Campillo)
Cobatillas (Barrio de los Pavos) (Las Peñicas)
Santomera (El Siscar)

ALINEACION SUR

El Palmar (Barrio de la Paloma) (Carretera de Nonduermas)
(San Ginés) (Barrio de los Gatos)
La Alberca (Santo Angel) (El Verdolay)
Garres y Lages (Los Lages)
Beniaján (La Tiñosa) (El Bojar)
Torreagüera (El Secano)
Los Ramos (Estación de Alquerías)

ALINEACION CENTRAL

Puebla de Soto (Carretera de Granada)
La Raya (Carretera de Granada)
Nonduermas (Carretera de Granada)
Era Alta (Carretera de Granada)
Aljúcer (Las Barracas)
Puente Tocino (Las Casillas)
Llano de Brujas (Los Cabecicos)
El Raal (El Salar) (Carretera de Orihuela)



No figuran en la relación las Pedanías de Cabezo de Torres y Churra, Cobatillas y El Esparracal, El Puntal, Beniaján y Los Dolores, Los Ramos y Torreaguera, Sangonera la Seca y Sangonera la Verde, por haber variado su territorio en el período 1930-70 y por esta razón no existe para ellas posibilidad estadística de comparar las poblaciones en dichas fechas a fin de obtener la tasa de variación.

Si de la dinámica pasamos ahora a considerar su estructura urbanística, existen tres Pedanías de Huerta sin núcleo alguno diferenciado: Albatália, La Arboleja y Matanzas.

Por el contrario casi todas poseen más de un núcleo (se señalan entre paréntesis el núcleo o núcleos secundarios: cuadro III).

Finalmente, para completar la imagen de estos núcleos de la Huerta, es interesante recoger aquí el episodio que algunos revivieron como municipios autónomos durante buena parte del siglo XIX. Las notas que siguen están tomadas de la monografía "Creación de los Ayuntamientos Constitucionales de la Huerta de Murcia en 1820", de la que son autores Joaquín E. Ruiz Alemany y Alfredo Morales Gil:

Las ansias renovadoras y modernizadoras de las Cortes de Cádiz (1812) se concentraron en una nueva división administrativa que no sólo dio lugar en 1833 a la división provincial, sino que ya antes definieron al pueblo o grupo de familias agrupadas físicamente como sujeto de la vida municipal.

De acuerdo con este principio, y con el vaiven propio de la época, se instauraron nuevos municipios en la Huerta de Murcia que desmembraron siquiera por unos años el extenso término municipal que ha llegado hasta nuestros días.

El primer y efímero período, nacido en el Decreto de 1813, terminó con la Real Cédula de Fernando VII de 1814. Pero la Revolución de 1820 (Decreto de 9-III-1820) trajo la reinstitución de todos los municipios creados en 1813. Se trabajó en seguida en su delimitación y se dictaron reglas en 1821 que fijaban en unos 1.000 habitantes la población mínima para la emancipación de los nuevos municipios. En Murcia tan sólo los territorios y población de Barqueros, Cañada Hermosa, Albatália, La Arboleja, Santiago y Zaraiche, San Benito, Puente Tocinos, Llano de Brujas, Alquerías y Los Ramos siguieron unidos al Ayuntamiento.

Los que se constituyeron como municipios autónomos fueron los siguientes: Por el Norte. Javalí Nuevo, La Ñora (con el actual territorio de Javalí Viejo), Guadalupe, El Espinardo (con el actual territorio de El Puntal), Churra (con el actual Cabezo de Torres), Monteagudo, El Esparragal, Santomera (con los actuales Cobatillas y Matanzas), El Raal, Santa Cruz, Alquerías y Zeneta; por el Sur, la Voz Negra (hoy incluida en Sangonera la Seca), La Raya (con Puebla de Soto), Nonduermas, Era Alta, Aljucer, La Alberca, Los Garres y Lages, Beniaján (con Los Dolores), y Torreaguera.

En 1823, el Decreto de Fernando VII de 1 de febrero, puso fin al trienio constitucional que

España había vivido, y los recién nacidos municipios volvieron a la unidad con Murcia. Pero en 15-X-1836 la reposición de la Constitución de 1812 (regencia de la Reina Madre, doña María Cristina) volvió a actualizar la cuestión. Según el trabajo de donde tomamos estos datos, tan sólo nueve municipios resurgieron al amparo de la nueva situación: Espinardo (con Guadalupe, El Puntal, Churra y Cabezo de Torres, 5.267 habitantes), Espinardo y Santomera (con Matanzas, Cobatillas y El Raal, 2.785 hab.), al Norte; al Sur, La Voz Negra (2.800 hab.), El Palmar (5.951 hab.), Era Alta (1.440 hab.), Aljúcer (1.946 hab. pronto anexionados al Palmar), La Alberca (1.045 hab.), Algezares (con Los Garres, 3.203 hab.) y Beniaján (2.428 hab.).

Alguno de estos Ayuntamientos, hoy Pedanías de Huerta, sobrevivieron hasta 1856, o sea, durante un período de veinte años.

4.2 *Origen y evolución de los núcleos en Pedanías de Campo*

Ya más arriba se ha explicado la distinción adoptada, a efectos operativos y urbanísticos, entre el denominado Campo de Poniente (Barqueros, Cañada Hermosa y ambas Sangoneras) y el Campo de Murcia, vertiente meridional y marítima del municipio, lindante por la Rambla de Albujón con el Campo de Cartagena.

Después se ha comentado el proceso de poblamiento del Campo de Murcia, y este mismo proceso es el que ha dado lugar a la formación de algunos núcleos.

En este aspecto del poblamiento, el panorama reciente no es halagüeño. En el anterior cuadro se han incluido también las Pedanías de Campo, y así es posible ver, en cuanto a dinámica de población en los últimos cuarenta años, cómo los ocho últimos lugares (tasas negativas) corresponden a Pedanías de Campo. Los crecimientos de Carrascoy y Barqueros, sin despreciarlos, tienen que examinarse a la vista de la débil base demográfica de cada una de dichas Pedanías (respectivamente 245 y 781 hab. en 1971). De todo esto se desprende que tan sólo Lobosillo (la más meridional y marítima de las Pedanías de Murcia) presenta signo francamente favorable, así como se da signo estacionario en Jerónimo y Avileses.

Históricamente, el núcleo más antiguo es Sucina, surgido en el siglo XVI al amparo del camino al mar por el puerto de San Pedro, y que a mediados del siglo XVIII alcanza ya los 1.000 habitantes (cifra coincidente con la población actual).

Sucina y Corvera, en posiciones simétricas, al pie de la sierra, también adquirieron autonomía municipal en 1820, durante el episodio que antes se ha comentado.

En lo que se refiere a la estructura actual de estos núcleos de Campo, la situación es la siguiente:

A. *No poseen núcleo alguno diferenciado:*

Cañada Hermosa en Campo de Poniente.
Gea y Truyols en Campo de Murcia.

B. Poseen núcleos rudimentarios:

Sangonera La Seca (núcleos contiguos a Alcantarilla), en Campo de Poniente.
Carrascoy (La Murta), Cañadas de San Pedro (Cabezo de la Plata), Baños y Mendi go (Los Baños), en Campo de Murcia.

C. Poseen pueblos con núcleo:

Barqueros y Sangonera La Verde, en el Campo de Poniente.
Corvera, Valladolises, Lobosillo, Los Martínez, Sucina y Avileses, en el Campo de Murcia.

5. Planos y reformas urbanas anteriores a los planes vigentes

Como un enlace entre el epígrafe 1 dedicado a la historia del poblamiento de Murcia y los siguientes 6 y 7 dedicados a comentar la planificación vigente en el entero municipio, se ha

concebido el presente epígrafe que pretende iluminar sobre los primeros planeamientos urbanísticos realizados sobre la Capital.

Para quien concibe el Planeamiento urbano como el eslabón de una cadena que es la entera vida e historia de una ciudad, que a su vez es verdadero depósito y sedimento, formado por todos los que en ella o por ella han trabajado y vivido, para tal manera de pensar, éste y los siguientes epígrafes se consideran de la mayor importancia con vistas al estudio acordado y a la redacción de un nuevo Plan general de ordenación urbana.

La que podríamos llamar historia contemporánea del Planeamiento urbanístico de Murcia apoya en tres nombres en lo que a los aspectos técnicos y de composición urbana se refiere. Se trata del Ingeniero de Caminos y Arquitecto don Pedro García Faria, y muy especialmente de los Arquitectos urbanistas don César Cort y don Gaspar Blein.



5.1 *El "Plano general de Murcia" de 1896, de Pedro García Faria*

El Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y Arquitecto urbanista barcelonés don Pedro García Faria, levantó en 1896 un "Plan general de Murcia" a escala 1/2.500, con detalle de parcelario en fachadas, edificios singulares, vías y arbolado que se reproduce como plano núm. 4 de esta Información. (En el Archivo Municipal se conserva un inmenso plano coloreado sobre papel Canson, a escala 1/500, que es el original sobre el que trabajó el autor).

El plano de García Faria, minucioso levantamiento topográfico de la ciudad de Murcia de finales de siglo, fue el trabajo previo para un estudio de red de saneamiento que el Ayuntamiento le había encargado.

Este plano, así como su curiosa escala 1/2.500, constituyó la base topográfica sobre la que trabajaron los planes siguientes hasta mediados del siglo actual.

5.2 *El Plan general de Urbanización (saneamiento y ensanche) de 1926, de César Cort.*

El Arquitecto urbanista (e Ingeniero industrial) don César Cort, valenciano de Alcoy, que fue además Catedrático de Urbanología en la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid durante muchos años, recibió en 1925 del Alcalde Delmás, el encargo de proceder al estudio del saneamiento, reforma interior y ensanche de la Ciudad de Murcia.

Los principales colaboradores de Cort fueron don Bartolomé Bernal, en el importantísimo papel de financiar el Plan, y don Jaime Lluch, como Ingeniero de Caminos coautor del estudio; además los Arquitectos Romero y Bascuñana en los detalles arquitectónicos del proyecto y don José Cort, hermano del principal autor, como experto en jardinería.

En entrevista celebrada el día 5 de febrero de 1972 a los efectos de esta Información, el propio don César Cort nos confió que la intervención de don Bartolomé Bernal quedó siempre limitada a su papel de financiero, sin intervención alguna en el poder de decisión que tuvo siempre en sus manos el Arquitecto urbanista.

Su idea global dominante fue mantener la silueta histórica de la ciudad en forma de "colina" edificada, ascendente hacia la torre de la Catedral como punto culminante; y a partir de ahí, la creación de múltiples perspectivas radiales como la que todavía se conserva desde el Malecón hacia la torre.

Cree Cort que el Plan se desvirtuó por su no-aplicación. El edificio de la Telefónica, en los albores de la creación de la Gran Vía, fue el primero en alterar la silueta de la ciudad. Durante su estancia de casi un año en Murcia, proyectó y realizó el actual Salón de Sesiones del Ayuntamiento.

Si pasamos a considerar las principales características del Plan Cort —plano núm. 5—, en síntesis son las siguientes:

A) El objetivo de una ciudad para 60.000 habitantes, extendida sobre unas 500 Ha. (120 hab./Ha., o bien, 83 m²/hab.), reducida en alturas, y apta para constituir en el futuro el centro de un sistema comarcal.

B) Por lo que se refiere a la trama viaria, propone un sistema principal de vías, con anchos entre 15 y 25 m., en el que sus principales componentes serían:

a) un sistema de Rondas envolvente de la ciudad;

b) la Gran Vía Norte, algo más oriental que la actual, y que hubiera pasado junto al teatro y plaza de Romea, para llegar, como hoy, a la plaza contigua a la estación del ferrocarril, hoy ya suprimido, de Caravaca, y que entonces se estaba construyendo;

c) otra vía Norte-Sur apoyada en la Rambla de Saavedra Fajardo, sobre la que se proyectaba el Mercado de Ganados, y que por el norte terminaba en el sistema de Rondas, prácticamente coincidente con la actual Ronda Norte;

d) el esfuerzo de la importante vía en arco, desde la puerta de Orihuela a la puerta de Castilla, por Santa Eulalia, la Catedral, y desdoblada por San Nicolás o San Andrés en su tramo de poniente;

e) otras dos transversales altas, una apoyada sobre la calle Santa Teresa y otra transversal en pleno ensanche Norte, próxima a la actual calle Jaime I;

f) un sistema de puentes, constituido por los entonces existentes de los Peligros (Gran Vía Norte-Sur y carretera de Cartagena), de Hierro o Nuevo (calle Puigcerver y calle de la Princesa); más otros dos propuestos, el occidental que más o menos coincide con el que deberá construirse con la Ronda Oeste y autopista Cartagena-Madrid, y el oriental donde acaba de construirse el que da a la Ronda de Garay; y

g) un trazado viario, en la orilla derecha, menos nítido que el anterior y que obedece principalmente a razones funcionales entre las que se cuenta el carácter industrial de los terrenos próximos a la estación.

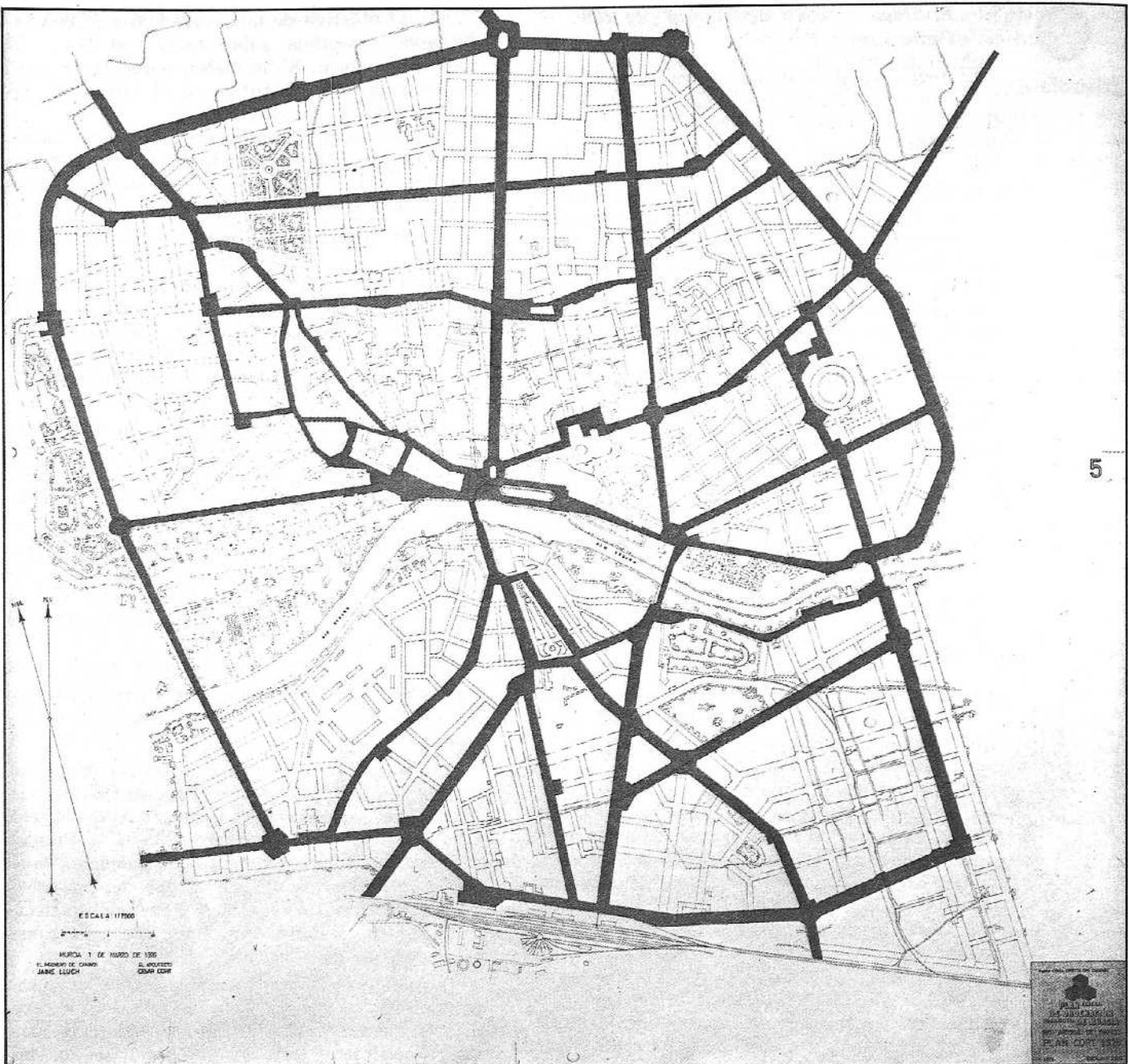
C) El refuerzo de la estructura urbana así creada, con la disposición de edificios y puntos singulares, como aglutinante (nodos, según la terminología de Kevin Lynch) de núcleos dentro del conjunto.

D) Un sistema de parques (v. plano núm. 5) que hubiera dotado la Ciudad con 94 Ha. de espacios verdes (19 por 100) de las que 32 Ha. serían parques y jardines (más de 5 m²/hab. para el objetivo de 60.000 hab.).

E) Una zonificación precursora del racionalismo cuyos rasgos característicos hubieran sido:

a) una tónica dominante de tan sólo bajos y dos plantas en el casco antiguo, a fin de mantener válido el principio de la Ciudad "en colina";

b) excepcionalmente un acompañamiento de edificación que Cort denomina "en altura". a



5

base de bajos y tres plantas para la zona que flanquea la Gran Vía Norte-Sur;

c) una ordenación en transición hacia la Huerta, a base de hoteles aislados (Ronda poniente) o casas para obreros, aisladas y de una sola planta (Ronda de levante);

F) Una constante preocupación por la estética y la escenología urbana que se manifiesta en la multitud de detalles y proyectos parciales de arquitectura que acompañaban al Plan, ya fueren proyectos de edificios públicos, ya prototipos de vivienda, ahora estudios de puntos perspectivos, y otras veces proyectos de jardinería o de lo que modernamente se llama "amueblamiento urbano".

G) El estudio de los servicios, especialmente pavimentación y desagües.

H) Un estudio detallado de Ordenanzas, manzana por manzana, con especificación para

cada una de las profundidades edificables, tipo y uso de edificación y altura máxima reguladora. Además, todos los otros apartados que componen el texto habitual de unas Ordenanzas generales de Edificación.

I) Un presupuesto de los costes previsibles de la reforma, y un interesante capítulo sobre implementación, que Cort titula "De las maneras de urbanizar".

El Plan de Cort dio lugar a la obra "Murcia. Un ejemplo sencillo de trazado urbano", en el que después de un prólogo de Stübben, el propio Cort expuso con notable claridad y continuidad de método tanto los principios técnicos en que se apoyaba como las características de su trazado murciano. Este libro estuvo de texto en su cátedra de Madrid, para la exposición de los principios de la "Urbanología". Los documentos originales parecen que se perdieron.

Al Plan Cort, y con la óptica de nuestro tiempo, puede achacársele una excesiva visión arquitectónica y la imprevisión de unos crecimientos que fueron desbordantes tan sólo veinte o veinticinco años después; pero debe reconocérsele una notable anticipación de la visión comarcal y de la metodología del planeamiento, y sobre todo, la paternidad de muchos trazados que después se hicieron realidad sobre el terreno.

5.3 La réplica y Plano 1929 de D. José Bellver

La exposición de los trabajos de Cort, motivó la réplica del Concejal don José Bellver en su opúsculo "El presente y el porvenir urbano de la ciudad de Murcia"; en el que además de una crítica económica y financiera del Plan Cort, se incluye una propuesta (grafiada en el plano anejo, ver plano núm. 6) que sustancialmente consiste en:

- a) un trazado de Gran Vía Norte-Sur, más parecido al actual que el de Cort.
- b) dos transversales altas desde la carretera de Castilla a la carretera de Alicante, que delimitan un parque y un ensanche.
- c) una "Diagonal", desde el Mercado de Verónicas a la puerta de Orihuela que hubiera cruzado Trapería a la altura del Casino, con derribo o remodelación total a lo largo de su curso.

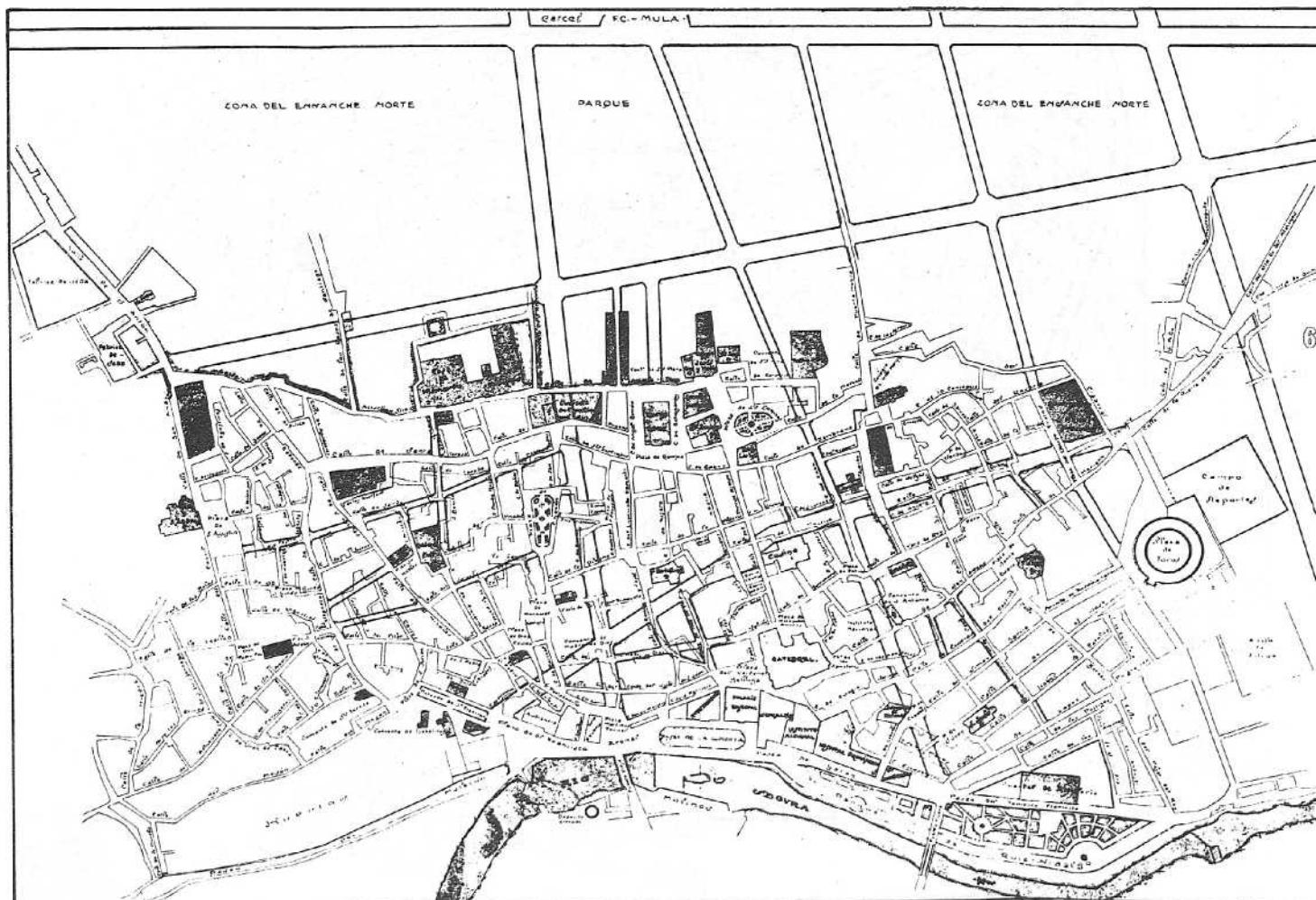
El estudio, que a ratos es incluso panfletario, se extiende después sobre más prolijos detalles; pero no se ve acompañado por ninguna base teórica que lo acredite, y en nada puede parangonarse al estudio de Cort, y en lo que menos, en sus líneas de planeamiento físico.

El máximo acento se pone en los aspectos de financiación y vialidad.

5.4 El "Plan Blein" en sus dos versiones de 1949 y 1954

El Arquitecto urbanista madrileño don Gaspar Blein Zarazaga fue Arquitecto municipal de Murcia en los años inmediatamente anteriores a la Guerra Civil de 1936-39, después de haberlo sido en la Línea de la Concepción y en Ceuta. Hoy es jefe de la Gerencia de Urbanización del Ayuntamiento de Madrid.

En la entrevista que concedió en 5-II-1972 a los efectos de esta Información, se refirió a sus trabajos de planeamiento de Murcia realizados después de la guerra, cuando residía ya en Madrid. Procedentes del Archivo municipal, ya que él no conserva documento alguno, se pudieron copiar los planos aquí reproducidos con los números 7 y 8, que corresponden a los originales de Blein inéditos y coloreados en ejemplar único, según dos versiones que parecen corresponder, respectivamente, a los años 1949 y 1954.



Sus ideas básicas para la Ordenación urbana de Murcia las tomamos de uno de sus escritos, fechado en Madrid y en 1949. Dice así:

Representación

- Núcleo de representación estatal con reserva de una zona para edificios oficiales.
 - Exaltación de la fachada al río Segura del casco antiguo como representación de los valores tradicionales locales a través de los tiempos.

Comunicaciones

- Desviación tangencial de las Rutas Nacionales involucradas en el casco antiguo.
 - Cruces a distinto nivel de las penetraciones y el ferrocarril.
 - Protección de los accesos.

Organización

- Creación del Eje principal urbano Norte-Sur entre las dos estaciones, normalmente a los espacios verdes del río Segura.
 - Red principal simple de vías de drenaje circulatorio, estudiadas con los menores trans-

tornos posibles para la edificación actual y respeto de los actuales trazados.

— Cuidado de los valores estéticos e histórico-artísticos.

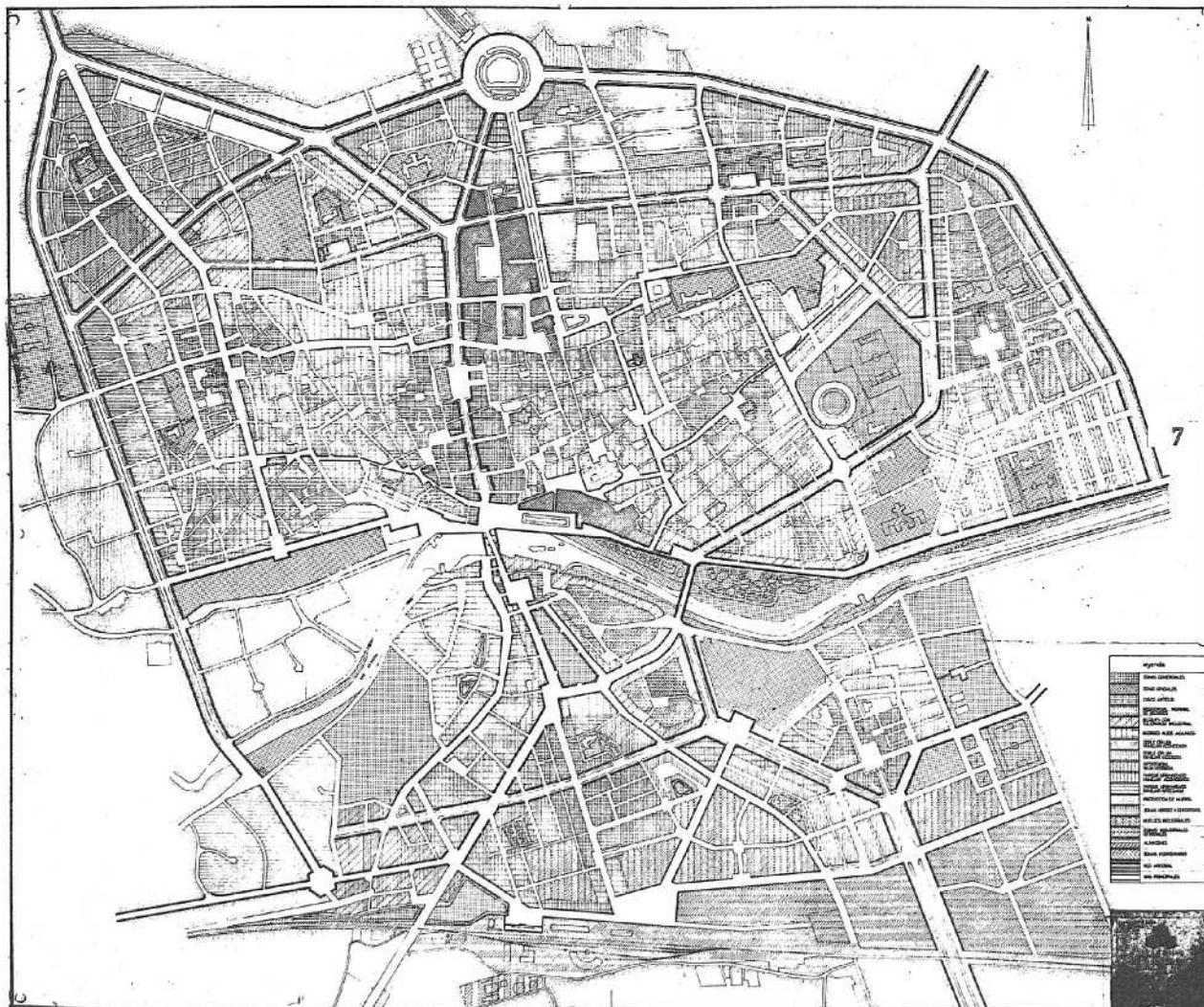
— Ensanches previstos, con centros nucleares de los nuevos barrios formados por la plaza comercial, iglesia y mercado.

— Zonificación de uso y volumen para mejorar las condiciones de las viviendas, aislar los núcleos o zonas industriales y deportivas.

— Limitación de la Ciudad y protección de la Huerta.

Con una visión más moderna del planeamiento, como corresponde a una etapa que conocía ya los avances del racionalismo urbanístico, pero también con sujeción a los tópicos de una zonificación minuciosa y exagerada en el detalle, Blein aporta con su estudio la formalización de lo que ha sido el Ensanche y Red viaria interior de Murcia.

Su trazado de la Gran Vía pone fin a una larga polémica e incluso guerra de trazados. El propio Blein nos ha dicho que, en su proyecto, los Baños árabes (alevosamente destruidos) quedaban rehundidos en una plaza central de la nueva vía, a la manera del Baptisterio merovingio





Murcia

de Poitiers. La traza tiene ligera inflexión hacia levante, para apoyar en la antigua plaza, hoy jardines de Santa Isabel, y presenta, a partir de su cruce con Jaime I, la bifurcación característica que todos conocemos. No se preveían entonces más que siete u ocho plantas de altura en las edificaciones colindantes que deberían surgir.

La calle de Jaime I ha quedado hoy malparada en su tramo de levante; pero sus Rondas Este-Norte y de Poniente quedaron configuradas por el Plan Blein.

En el estudio de 1954 (aproximadamente) comparado con el anterior de 1949 se da mayor tecnicismo a algunos aspectos como el de nucleación y equipo central de barrios, con un mayor ámbito de planeamiento (zonas perimetrales exteriores a las Rondas) y con algunos retoques en la zonificación, a veces creados por hechos consumados (Polígono de La Paz).

El Plan Blein no tuvo más base topográfica que el viejo plano de García Faria, de ámbito mucho más reducido y a esto deben atribuirse, según el propio autor, muchas de sus inexactitudes. A partir de un fotoplano, se confecciona-

ron varias hojas a escala 1/500 que todavía se usan en los Servicios Técnicos municipales.

Blein se limitó a estudiar el casco de la Ciudad, sin ninguna intervención o tratamiento de las Pedanías.

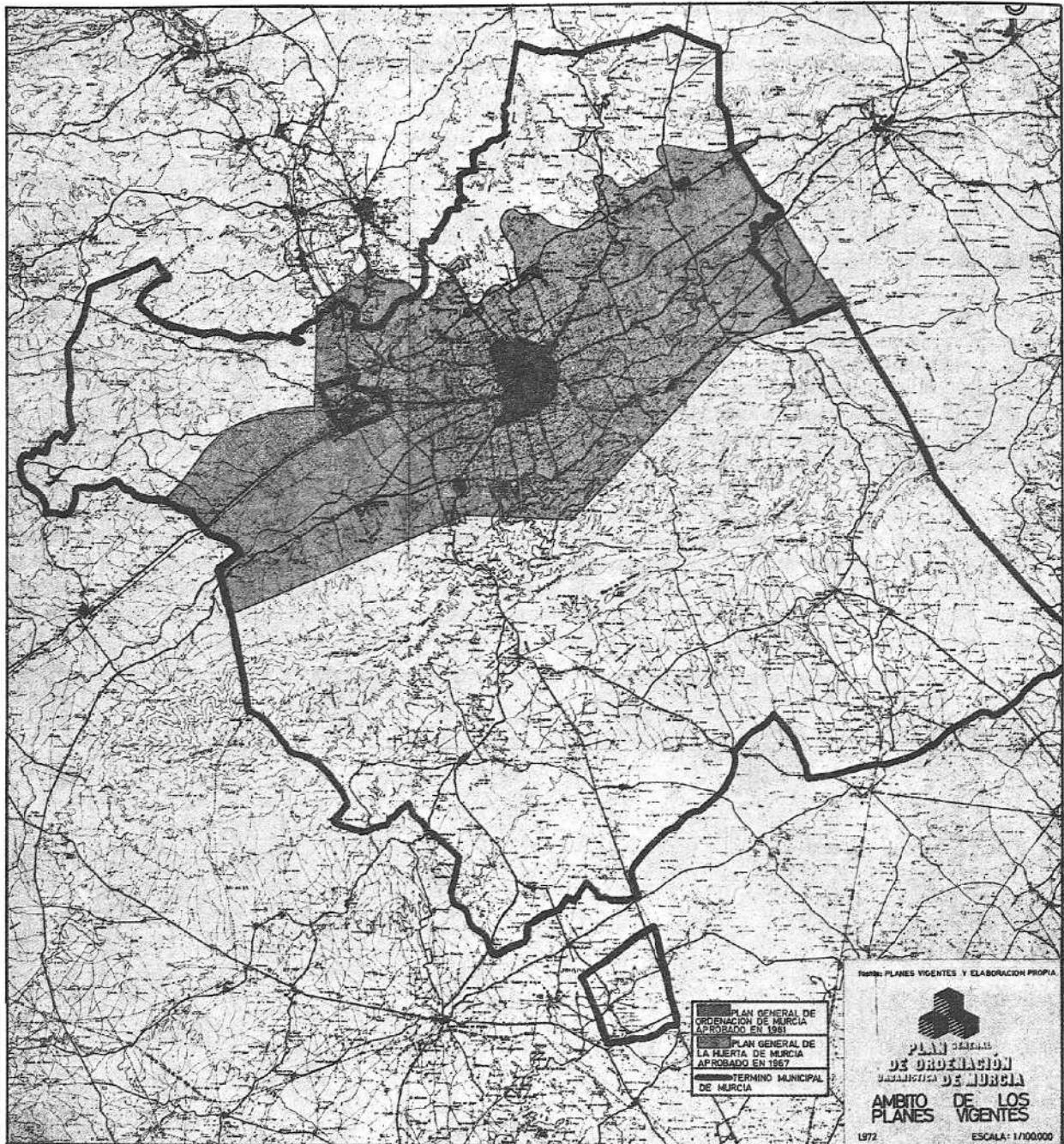
6. La ordenación urbanística vigente

El territorio del término municipal de Murcia está sujeto a una triple condición, como se desprende de los ámbitos de aplicación de los dos planes urbanísticos vigentes hoy sobre su territorio (plano núm. 9).

Sobre una pequeña parte de su territorio (0,86 por 100), pero con el 39 por 100 de la población total, rige el Plan General de Ordenación urbana de Murcia, aprobado definitivamente en 1961.

Sobre la vasta superficie circundante, rige el Plan General de Ordenación de la Huerta de Murcia, aprobado en 1968. Cubre un 27 por 100 de la extensión del término municipal, donde reside una población que supone el 58 por 100 de la total del municipio murciano.





Como sea que entre ambos planes no se cubre la totalidad del territorio municipal, a Norte y Sur de la anterior quedan vastas zonas de terreno (72,1 por 100 del término) escasamente pobladas (sólo 3,7 por 100 de la población total) donde no rige planeamiento alguno, aunque también es verdad que esto ocurre donde los problemas de crecimiento han sido hasta ahora mínimos.

En 23-XII-1970, y con carácter transitorio, el Ministro de la Vivienda aprobó las Ordenanzas que debían regir complementariamente a ambos Planes, mientras tanto no se apruebe el nuevo Plan que constituye el objetivo del presente estudio.

La existencia de dos planeamientos sobre partes de un mismo término municipal, que sin embargo no cubren la totalidad del territorio, han

sido sin duda factores decisivos a la hora de recomendar la contratación del presente estudio y subsiguiente nuevo Plan general de ordenación que deberá extenderse a la totalidad del término municipal.

6.1. *El Plan General de Ordenación urbana de Murcia, aprobado en 1961.*

La urgencia en conseguir acogerse a la promoción de polígonos que realizaba el Instituto Nacional de la Vivienda, lo que exigía adecuarse a un Plan general —inexistente en Murcia hasta entonces—, movió al entonces Director General de Urbanismo, el Arquitecto don Pedro Bidagor, a recomendar y estimular la rápida confección de una ordenación a nivel de Plan general, lo que llevó a cabo el Arquitecto municipal don Daniel Carbonel en 1960-61. Durante este último



año el Plan se trató y fue definitivamente aprobado por el Ministro de la Vivienda.

Las principales características del Plan vigente para la Ciudad son las siguientes:

A) El Plan se plantea un horizonte próximo de veinticinco años (año 1987) en el que presupone un crecimiento constante de la población con tasa del 2 por 100, y un horizonte lejano de cincuenta años (año 2011) con crecimientos decrecientes.

Así en la Memoria se fija una población límite de 170.000 habitantes sobre las 660 hectáreas útiles del Plan, que corresponde a 820 hectáreas como la verdadera extensión del Plan. Los 250 hab/Ha. previstos como densidad semi-bruta (sin parques pero con viales) —que juzgamos altísima— quedarían en realidad reducidos a 210 hab/Ha. de densidad bruta, lo que sigue siendo muy elevado, porque en el ámbito mayor y más esponjado de la nueva Ciudad no caben comparaciones con los 400 hab/Ha. de la Ciudad existente en 1960.

B) Previsión de unas 100 Ha. de espacios libres (aproximadamente las mismas que en el Plan Cort, de ámbito más reducido) lo cual constituye una aspiración no lograda todavía por la Ciudad, y cuya consecución no depende tanto del Plan cuanto de la gestión pública y colectiva para conseguirlas.

C) Establecimiento de una zonificación muy racional y sencilla, con límites volumétricos muy aceptables y comedidos. Las zonas edificables son las siguientes: (Ver plano de Información que reproduce el del Plan general vigente):

1. Zonas de casco actual, con variantes comercial y representativa. Se trata de edificios entre medianeras con límites volumétricos hasta 8 y 9 m³/m² y 28 m. de altura máxima;

2. Zona de transición al Ensanche, formada por edificios de altura media (3 m³/m²) en ordenación que se proponía aislada, y con 16 m. de altura máxima en las zonas contiguas a la anterior;

3. Zona de Ensanche propiamente dicho, en ordenación de bloques aislados, de mayor altura (28 m. y 4 m³/m²) al Norte, y de menor densidad al Sur (13 m. de altura y 3 m³/m²);

4. Zona industrial, principalmente en las inmediaciones de la Estación del Carmen, junto a la Ronda Sur y en la salida hacia Alicante;

5. Zona periférica de transición a la Huerta, con edificación unificada aislada;

6. Otras zonas de menor entidad, como son las de Ciudad jardín y Zonas comerciales en barrios de nueva creación.

D) Declaración de la necesidad de un Plan comarcal complementario que resalte la edificación diseminada en la Huerta, cuyo gran crecimiento se produjo precisamente en el decenio 1950-60.

E) Establecimiento de una red viaria que parte de la propuesta por el Plan Blein con los debidos ajustes. Se trata substancialmente de:

a) desviar por levante el tránsito de la N-340 (de Barcelona a Gibraltar y Cádiz), y por poniente el de la N-301 (de Madrid a Cartagena);

b) creación de un eje verde fluvial a ambos lados del río en su tránsito por la Ciudad;

c) propuesta de tres nuevos puentes (dos están ya construidos y el tercero lo será dentro de poco) para el paso de la Ronda de Levante, Ronda de Garay y Ronda de Poniente;

d) creación de una zona residencial extensiva y de carácter modesto al Sur del ferrocarril, y otra de mayor densidad y empaque al Norte de la Ciudad;

e) proteger la invasión de la Ciudad sobre la Huerta, mediante una estricta sujeción a las Rondas y a la zonificación establecida;

f) nucleación de la Ciudad en barrios y dotación de espacios libres para los mismos.

F) Establecimiento de los documentos complementarios incluidos en la Memoria:

Plan de etapas,

Normas,

Normas de tolerancia industrial,

Normas para la redacción de Planes parciales y Estudio económico-financiero.

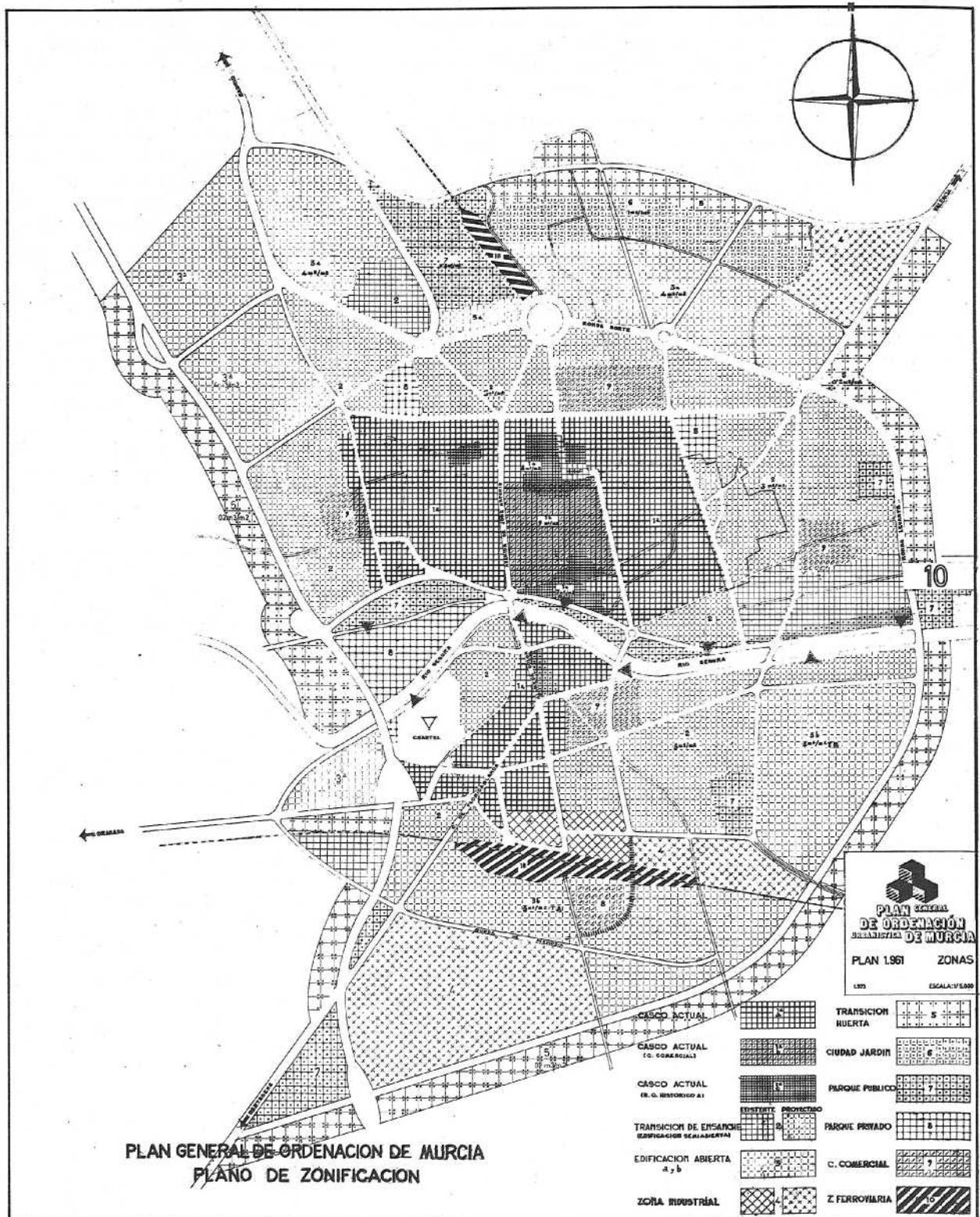
El Plan vigente es un documento coherente y completo, aunque ciertamente falto de base topográfica que dé precisión a sus determinaciones, pero que ha pasado a ser prácticamente inoperante por la inobservancia de su zonificación y normativa. Esto ha llevado a la pérdida de la silueta de la Ciudad, al ahogo del casco y a la abusiva densificación de los Ensanches.

6.2. *El Plan general de ordenación urbanística de la Huerta de Murcia de 1968.*

Durante los años 1964-67 un equipo dirigido por el Arquitecto urbanista don Juan Gómez y González de la Buelga (más tarde Subdirector general de Ordenación Urbana), redactó un Plan general que comprendía (con exclusión del casco de Murcia) un total de 28.930 Ha., y en el que se incluía buena parte del término municipal de Murcia (25.600 Ha.) y por entero los términos municipales de Alcantarilla y Beniel, así como una pequeña parte del de Molina del Segura. El Plan se aprobó definitivamente en 1968.

En la misma firma del contrato, se estipuló como objetivo la ordenación de la vasta zona de la Huerta que había quedado excluida del Plan de Murcia de 1961, así como el planeamiento de un indeterminado número de poblados o núcleos de Pedanías.

El Plan, que tomó como base topográfica una adaptación del levantamiento a escala 1/10.000 del Instituto Geográfico y Catastral, se desarrolló en ambas direcciones. De una parte, el planeamiento territorial de dicha vasta zona, y de otra el desarrollo a escala 1/2.000 de los planes generales de diez núcleos. De ellos, dos son industriales de nueva creación, y entre los ocho



restantes se incluye Alcantarilla. Los núcleos de Pedanías planeados son los siguientes:

La Ñora-Javalí Viejo, El Espinardo, Santomera, Benijáén, Algezares, La Alberca y El Palmar.

La extensa Memoria del Plan se compone de:

Parte primera, Análisis de la Estructura urbana actual. Descripción y funcionamiento.

Parte segunda, El Plan general: Memoria, Plan de Etapas, Estudio económico-financiero, y Normas.

Parte tercera, Los Núcleos elegidos y su planificación.

Los planos que acompañan la parte segunda, o sea el Plan propiamente dicho, se refieren实质上 to la Red general viaria y a la zonificación.

Para lo primero, se adoptó finalmente el Plan a la Red arterial del Ministerio de Obras Públicas, se renunció al trazado "meridional" de la autopista de Alicante a Granada, según se había



Murcia

dibujado en el Plan de la Huerta (en contradicción con los trazados definitivos).

Para lo segundo, en concordancia con las Normas se establecieron:

- a) una zonificación y normativa detallada para los núcleos objeto de actuación;
- b) una zonificación elemental (casco, transición a ensanche y nuevos ensanches) para los restantes núcleos;
- c) una norma para el diseminado, que distingue entre edificaciones al borde de los caminos y zonas no limítrofes con aquéllos;
- d) finalmente, el concepto de norma de "Carreteras congestionadas" para regular la edificación lineal a lo largo de las mismas.

A parte se señalaron las grandes zonas industriales, los espacios verdes y las reservas forestales.

Los objetivos y características fundamentales del Plan son los siguientes:

A) Búsqueda del desarrollo de la Huerta, mediante una descentralización relativa respecto a la Ciudad y una mejora de la red de comunicaciones;

B) Del principio anterior se desprende la necesidad de potenciar el crecimiento y equipo de los núcleos elegidos;

C) La hipótesis de crecimiento demográfico, una vez aceptado el horizonte de 170.000 Ha. para la Ciudad, fija para la Huerta (incluidos Alcantarilla y Beniel) un techo de 343.000 habitantes para el año 2000, de los que más de la mitad (188.000) deberán albergarse en los núcleos elegidos (Ver plano núm. 11, reproducción del plano 2-5 del Plan de la Huerta);

D) Integración de la Ciudad y la Huerta, a través del diálogo de la Ciudad con los nuevos núcleos recrecidos;

E) Una fuerte industrialización mediante la creación de dos nuevos núcleos industriales y el gran polígono de Sangonera, entre El Palmar y Alcantarilla;

F) Mejora de los servicios y equipamiento urbano.

El Plan de la Huerta ha sido y es un Plan sin medios y sin gestión. En estas circunstancias, su estrategia que está basada en la potenciación de unos cuantos núcleos resulta muy difícil y casi imposible. Tan sólo un cambio de orientación de la acción pública podría revitalizar aquellos objetivos.

Por lo demás, resulta muy realista el tratamiento, como mal menor, de los problemas originados por la edificación a lo largo de las carreteras y en diseminado.

7. Otras planificaciones vigentes

Se ha hablado ya de la *Red Arterial de Murcia* planeada por el Ministerio de Obras Públicas desde 1962 a 1968, y recogida en el vigente Plan de la Huerta de 1968.

Otra planificación de interés es la que se desprende de las *Normas de ordenación complementaria y subsidiaria del planeamiento para la provincia de Murcia*, aprobadas en mayo de 1972, y de aplicación en donde no existiese Plan de ordenación, o como supletorio de éste en todo aquello que no estuviese previsto. La circunstancia de que una buena parte del término municipal de Murcia carece de Plan General, otorga un especial interés a estas Normas dentro de nuestro estudio informativo.

Finalmente, y aunque no es planificación vigente, debe notarse aquí la actuación de IRYDA sobre parte del término municipal como consecuencia del *trasvase Tajo-Segura*. Hasta el momento la información que se tiene es confusa e incierta, pero noticias muy recientes aseguran, si no nuevos regadíos, por lo menos actuaciones de mejora y equipamiento en las zonas contiguas que quedan en el interior del Campo de Murcia.

BIBLIOGRAFIA UTILIZADA EN LA REDACCION DE ESTA PRIMERA PARTE

Para el epígrafe 2

VICENT ROSELLÓ VERGER: "Trabajo inédito en curso de terminación sobre Historia y Geografía urbana de Murcia".

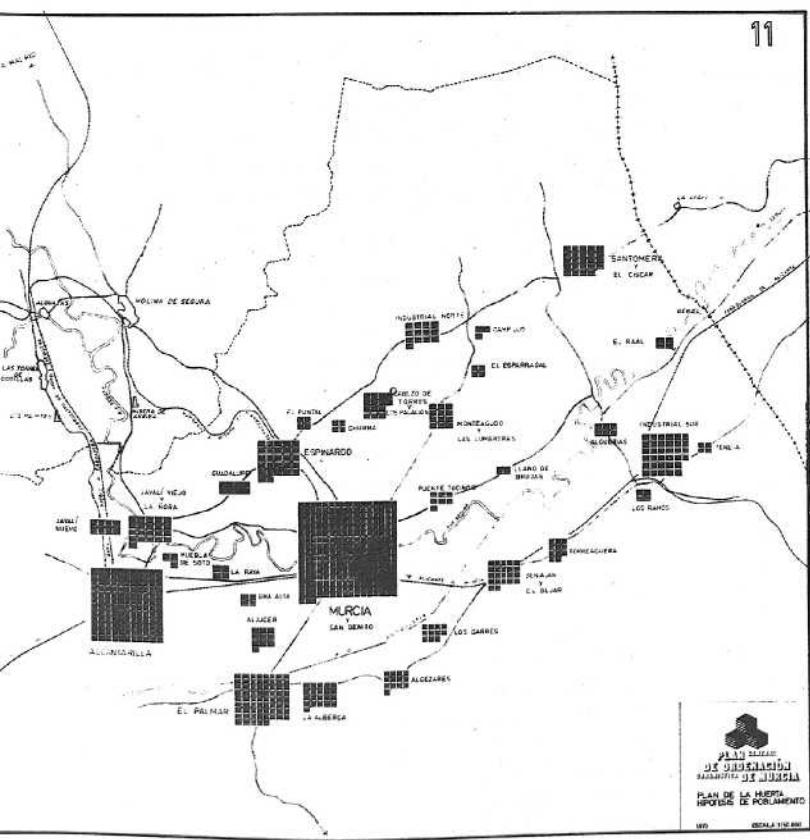
JUAN TORRES FONTES: "El recinto urbano de Murcia musulmana", Academia Alfonso X El Sabio, Murcia-Nogués, 1964.

JUAN TORRES FONTES: "Jaime I y Alfonso X, con criterios de repoblación", separata del volumen II (Comunicaciones) del VII Congreso de Historia de la Corona de Aragón, Barcelona, 1962.

MANUEL JORGE ARAGONESES: "Museo de la Muralla árabe de Murcia", Guías de los Museos de España, XXVII, Madrid, 1966.

Para los epígrafes 3 y 4

FRANCISCO CALVO: "La formación del paisaje agrario en la Huerta de Murcia" en "Revista de Geografía" Departamento de Geografía de la Universidad de Barcelona, vol. VI, núm. 1, 1972.



FRANCISCO CALVO Y PEDRO OLIVARES: "La Huerta de Murcia en los siglos XII y XIII" en "Anales de la Universidad de Murcia", vol. XXVI, núm. 4, curso 1967-1968.

JUAN TORRES FONTES: "Los cultivos murcianos en el siglo XV", en "Murgetana" XXXVII, Murcia, 1971.

FERNANDO GIMÉNEZ DE GREGORIO: "Repopulación y poblamiento del Campo murciano", en "Anales de la Universidad de Murcia", vol. XV, núm. 1, curso 1956-57.

JOAQUÍN E. ALEMÁN Y ALFREDO MORALES GIL: "Creación de los Ayuntamientos de las Huertas de Murcia en 1820", en "Murgetana" XXXVII, Murcia, 1971.

Para el epígrafe 5

CÉSAR CORT: "Murcia. Un ejemplo sencillo de trazado urbano" Suc. de Rivadeneyra, Madrid, 1932.

JOSÉ BELLVER: "El presente y el porvenir urbano de la Ciudad de Murcia", Tip. de José A. Giménez, Murcia, 1929.

Segunda parte: Definición de la Estructura Urbanística de Murcia

Se ofrece a continuación una síntesis del análisis de la realidad física del municipio de Murcia, desarrollado en el curso de los trabajos necesarios para la propuesta de un nuevo Plan, el primero que aspira a ordenar la totalidad del vasto territorio murciano (casi 100.000 Has.).

Precisamente la vastedad del tema nos ha obligado a tratar simultáneamente bajo el mismo rasero (un Plan general municipal) temas tan distintos como los de Diseño de ambientes o Conservación de cascos, los propios del crecimiento (equipamiento, accesibilidad y ensanches), y los de puro análisis regional, como son los que se refieren a interrelaciones de núcleos, áreas forestales o grandes áreas agrarias, de secano y de regadío.

Tanta amplitud —toda la gama de lo que entendemos por Urbanística—, requirió un estudio profundo realizado interdisciplinariamente, a lo largo de varios años de contacto con la realidad cambiante. En el momento de escribir estas líneas, el nuevo Plan está ya en su fase final, y muy pronto todo lo que aquí se dice deberá hallar su traducción en la impostación física de una estrategia territorial y urbana que asegure una pauta y un camino, digno soporte de la realidad social que pretende albergar para los habitantes de Murcia.

1. Contexto físico y formas de poblamiento

A) El territorio municipal de Murcia está geográficamente vertebrado en un diálogo entre las *Pedanías de Huerta* y las *Pedanías de Secano*.

Ambos grupos se reparten su enorme extensión superficial en la proporción de 35 a 65, si nos atenemos a la división oficial de Pedanías, y en el supuesto de que las agrupaciones denominadas Campo de Murcia y Campo de Poniente representen las tierras de secano. En esta división quizás demasiado simplista, se pierde el tercer y mudo componente del marco geográfico, que son los montes de la cadena pre-litoral, los montes que separan la Huerta del Campo de Murcia, que pueden considerarse prácticamente deshabitados.

Sin embargo, si nos atenemos a la población, la anterior proporción cambia aparatósamente de signo, puesto que por cada 100 habitantes en el término municipal de Murcia, 94 pertenecen a la Ciudad o Pedanías de Huerta, por tan sólo

6 residentes en las Pedanías de Secano, o sea en una proporción de 15 a 1. Si de este cálculo excluimos los 94.995 habitantes en Murcia-Ciudad (sin El Espinardo), según el Padrón de 1971, entonces la proporción se reduce a los términos de 10 habitantes en Pedanías de Huerta por cada habitante en Pedanías de Campo.

Como consecuencia de esta *desproporción en cuanto al poblamiento*, ya se entiende que la voz más firme y sonora en el antedicho diálogo procede de la Huerta. Y con mayor razón, puesto que en ella se asienta la Ciudad.

B) Si en el contexto físico nos acabamos de referir al diálogo Huerta vs. Secano, en el poblacional y de uso del suelo tendremos que referirnos a la contraposición *Ciudad vs. Pedanías*, en cuyo segundo término se engloban (en proporción 1 a 10 como acabamos de ver) las Pedanías de Campo.

La Ciudad, por su misma razón de ser, ha sido y es el aglutinante, motor y alma del conjunto municipal. Esto se ha explicado ampliamente.

Su situación es bastante central respecto a la Huerta, francamente alejada de las Pedanías de Campo. Quizás esto explica que los vigentes Planes urbanísticos (sobre la Ciudad y sobre la Huerta) cubran únicamente a un 27,9 por 100 del territorio municipal, si bien con ello se engloba al 96,3 por 100 de la población total.

Su dimensión demográfica, sobre la línea de los 100.000 habitantes, no explica su indudable importancia como centro urbano. Sin embargo, si nos fijamos en que aproximadamente otros 145.000 habitantes están a extra-muros pero en la órbita municipal, esto ya nos dice algo en cuanto a su especial estructura cuasi-comarcal que presenta aún dentro de los propios límites municipales.

Más adelante se justificará aún más su importancia relativa al delatar con el análisis efectuado una estructura de dependencia que alcanza a toda su región, que definimos como coincidente con la entera provincia de Murcia según estudios efectuados al respecto.

Esto nos lleva de la mano a referirnos a los efectos del trasvase sobre el territorio municipal murciano. Según ya se ha dicho y como se desprende del trazado de canales, los efectos directos (nuevos regadíos) son prácticamente nulos si se exceptúa el enclave de Lobosillo.

Sin embargo, sí son de esperar, aunque a largo plazo, en razón de cuanto acaba de decirse, los



que podríamos llamar efectos indirectos de primer grado sobre las Pedanías del Campo de Murcia, y en este sentido coadyuvarán a las propuestas del presente Plan.

Pero sobre todo, son indudables los efectos indirectos de mayor importancia sobre la Capital en tanto que indudable Centro terciario de la Comunidad murciana.

De aquí se desprende un importante punto de partida, ya que *no puede dejarse de banda esta específica característica de Murcia como Centro regional, en cualquier opción de planeamiento que se haga.*

C) Intramuros, la estructura de la Ciudad de Murcia está vertebrada sobre el eje de la Gran Vía. Este eje, de tan reciente creación y abusiva construcción, ha pasado a ser junto con las altas edificaciones que le fanquean eje visual, de referencia, e incluso sector de crecimiento. En su parte meridional carga las líneas de interés que proceden de la ribera izquierda, puesto que apoya en el mismo Arenal y Puente de los Peligros; recibe tangencialmente por la derecha la presencia del conjunto monumental y representativo encarnado por la Catedral y el Ayuntamiento; cruza las antiguas calles de dirección Este-Oeste (Platería y la calle de la Acequia) que le relacionan a la vez con la Trapería, San Bartolomé, el barrio de Santa Catalina, San Antolín y San Pedro, más adelante Santo Domingo y San Lorenzo, y por la izquierda San Miguel, San Nicolás y San Andrés; finalmente se bifurca hacia la Ronda Norte para abrazar así la zona de más espectacular crecimiento de los últimos años, y además las salidas hacia Madrid y Barcelona.

Después de la Gran Vía, y de la recién citada Ronda Norte, hay que nombrar las Rondas de Levante y calle 18 de Julio por un lado, y por el otro la calle San Andrés, que pronto será sustituida con todos los honores por la Ronda de Poniente. Las restantes calles (Isidro de la Cierva, San Nicolás) no son más que residuos de antiguos esquemas viarios y como tales siguen en sus cometidos, con todas las limitaciones inherentes.

Cierra este sistema primario, por el Sur, la recién doblada vía de ribera; más al Sur, y a causa del ferrocarril, la estructura es arcaica, confusa y con mescolanza industrial, en espera de la Ronda de Mediodía y de la conversión de la Estación del Carmen.

Pese a la Gran Vía, el Centro histórico en torno a la Catedral y el Ayuntamiento sigue siendo para la mayoría de los murcianos el Centro de la Ciudad, donde radica el alma de la misma. Este punto ha quedado muy claro gracias a la Encuesta ($N=600$ familias) realizada en 1972.

Más allá, la tónica dominante es el poblamiento en fila a lo largo de las carreteras, como ocurre en las cuatro carreteras calificadas como "carreteras congestionadas" por el Plan vigente: del Palmar, de Alcantarilla, del Espinardo y de Monteagudo.

Hasta aquí en lo que se refiere a la trama antigua. Por fuera de ella, el crecimiento por polígonos ha influido en la estructura de la Ciu-

dad al marcar con su trama peculiar todo el arco que va desde Santa María de Gracia hasta el ejemplar barrio de Vistabella, pasando por Vista Alegre, La Fama y La Paz. Por el contrario, en el borde de Poniente se da una trama confusa, a veces degradada (Parque del Malecón, Mercado de Ganados), a veces brillante (grandes establecimientos comerciales), a veces sede de notables equipamientos (Escuela de Artes y Oficios, Lonja), y sigue así a lo largo de la carretera de Madrid hasta alcanzar las primeras casas de El Espinardo con el que tiende a fundirse.

En el extremo opuesto, otra zona confusa se extiende a lo largo de la franja de contacto entre la antigua trama (Convento de las Anas, Universidad, Santa Eulalia, San Juan) y la de los nuevos polígonos. Nos estamos refiriendo a la franja, más o menos ordenada, que va a lo largo de la calle Obispo Frutos por la Plaza de Toros, la Condomina y el Polígono de San Juan.

La estructura no es tan sólo el sistema principal viario. El análisis de la movilidad, a partir de la Encuesta realizada en 1972 en base a una muestra aproximada del 1 por 100 de la población, permite descubrir la trabazón entre los distintos barrios de la Ciudad, cuantificada en los viajes estimados y motorizados de sus habitantes.

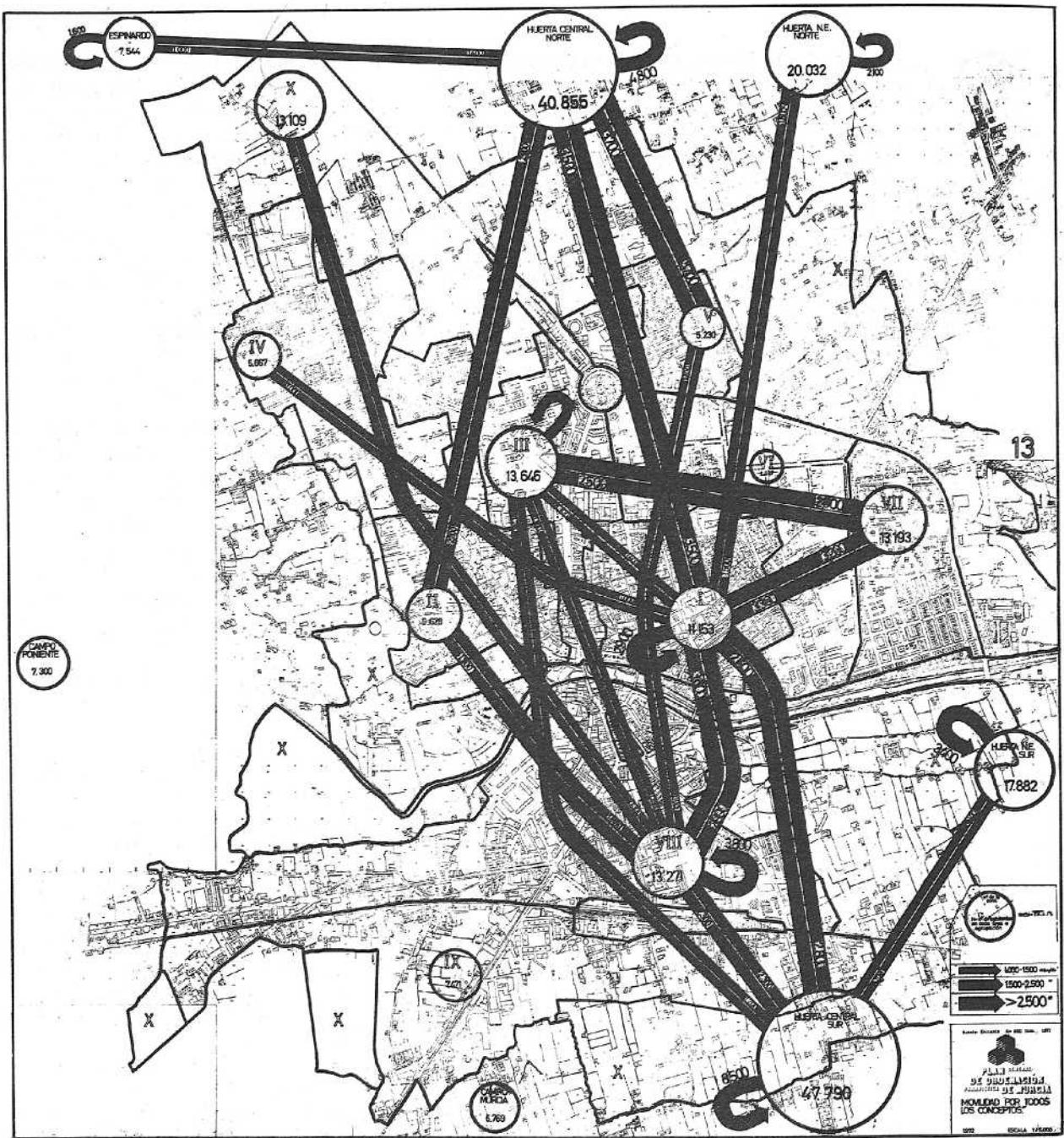
Así pues, del plano núm. 13 se han obtenido otros dos en los que se grafió la importancia relativa de los enlaces entre zonas operativas de la Ciudad, y de ésta con las agrupaciones de Pedanías, cuantificados respectivamente en porcentaje de los que van y porcentaje de los que vienen, sobre la total población residente en cada zona o agrupación.

Basados en otros aspectos, la trabazón de barrios derivada de contactos funcionales entre sus habitantes, puede también deducirse de los gráficos 16 y 17, respectivamente, basados sobre la relación domicilio-trabajo y domicilio-escuela, ambos extraídos de la Encuesta a la población.

Interiormente este conjunto tan sólo está esponjado por los solares sin edificar (que en los sectores del Norte y Levante son todavía abundantes) y unos pocos espacios libres públicos (jardines de Floridablanca, Glorieta de España y prolongaciones al Este, Paseo del Malecón, Plaza del Cardenal Belluga, Plaza de Santa Isabel, Plaza de San Agustín, Plaza de Julián Romea, Plaza de Santo Domingo, Plaza Circular, Parque de Palmeras en La Paz y Plaza Central de Vistabella) más otros espacios libres privados, de los cuales los más importantes son los del cuartel de Jaime I en la ribera derecha y los de la Maestranza. Club de Tenis y antigua Estación de Zaraiche en la de la izquierda.

Desde el punto de vista ambiental hay que resaltar en primer lugar la importante secuencia visual a lo largo del río. En la margen izquierda, a modo de acrópolis murciana, desde el Malecón a Vistabella. En la margen derecha, como promesa y compromiso a la vez para los que deban edificarla.

En el interior, existen varias Murcias ambientales y una sola, la Gran Vía, cuya escala des-



afortunada obliga al espectador a pasar siempre con sobresalto de una a otra.

De aquéllas, es muy importante la calle Trajería, auténtica "Vía Sacra" murciana, que desde la Catedral a Santo Domingo enlaza peatonalmente los solares de ambos Alcázares. El Eje de Platería, en cambio, ha quedado mutilado y aún herido de muerte por la apertura de la Gran Vía.

En el interior, tan sólo el Barrio del Carmen (núcleo original) y Vistabella son dignos de mención en cuanto a calidad ambiental.

No puede dejar de mencionarse como antiestructura de la Ciudad de Murcia la franja vacía de los polígonos de Levante (hoy en curso de edificación), formada por los polígonos de La Fama y de San Juan.

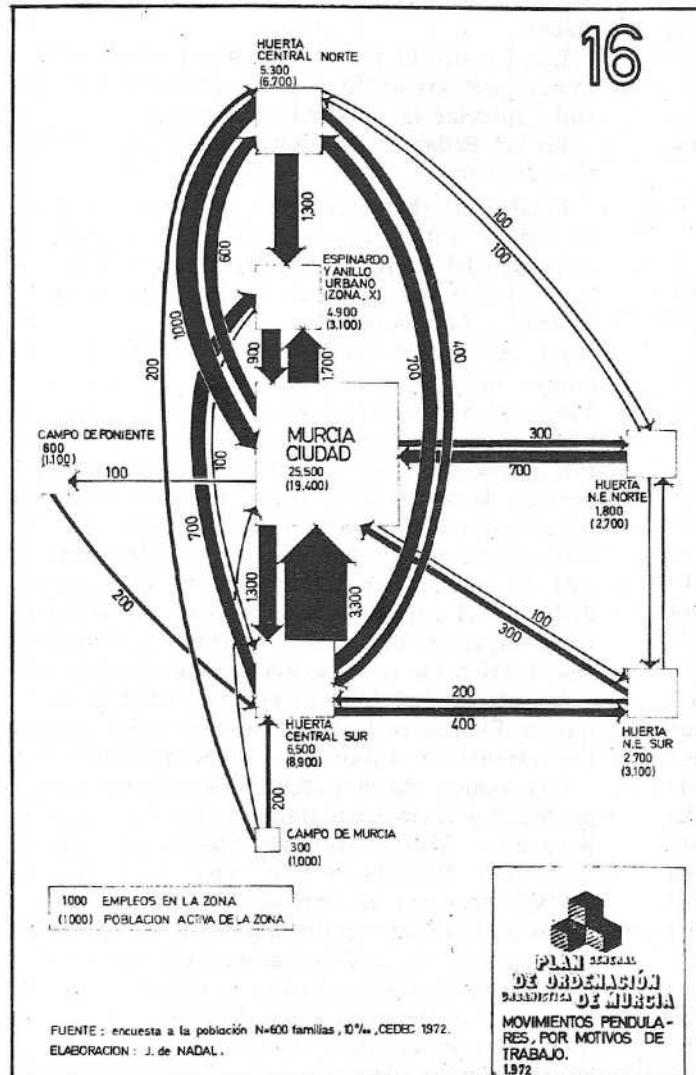
Inexplicablemente y pese a ser de iniciativa pública, han seguido la ley especulativa de aprovechar las plusvalías generadas por la existencia de otra franja anterior y más alejada (polí-

gonos de Vistabella y La Paz). Del mismo modo que el crecimiento al extremo Norte de la Gran Vía se centró sobre la franja allí existente (y de la que hoy quedan todavía abundantes recortes) entre la Ciudad y el polígono de Nuestra Señora de Gracia.

D) Ya se ha comentado antes la clara y singular disposición de las tres líneas de asentamientos, sobre ambos ribazos de la Huerta y en el interior de la misma respectivamente, y que es reflejo, en el poblamiento, de la disposición fisiográfica del Segura en su Vega media. Esta disposición, que no por mencionada ha de ser menos importante en la concreción estructural del poblamiento murciano, corre a la par con otra distinción que se desprende de la génesis histórica y que se refleja hoy día en la disposición de los núcleos habitados y de la parcelación existente.

Existe una *Huerta antigua*, probablemente con-

temporánea de la fundación de la Ciudad, situada a poniente de la misma, entre Murcia y Alcantarilla, extendida sobre unas 4.000 Ha. en las que se quintaesencian los valores tradicionales huertanos: dispersión del poblamiento (hasta casi 4 viv/Ha. en la Albatalía y la Arboleja), entresijo en el sistema de acequias y azarbes y, desgraciadamente también, la más alta inundabilidad.



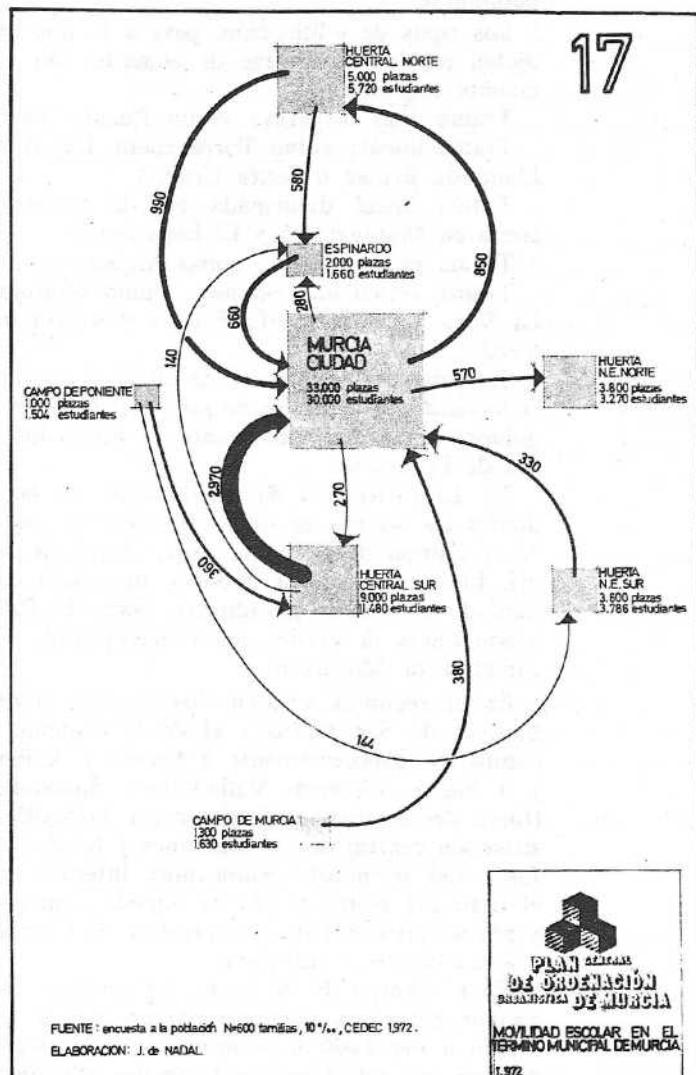
FUENTE : encuesta a la población N=600 familias , 10% , CEDEC 1972.
ELABORACION : J. de NADAL .

dad. Los únicos núcleos que según la anterior clasificación en tres líneas podríamos denominar "centrales" se dan al amparo de la carretera de Granada, actual o precedente.

Existe después una *Huerta nueva*, por contraposición a la anterior, aunque tiene ya más de cinco siglos de antigüedad, situada a levante de la Ciudad, hasta aproximadamente la línea que separa la Huerta Central de la Huerta del NE. Es el sector más estrecho (unos 5 Km.) en la amplia Vega, y se extiende sobre otras 4.000 hectáreas. En ella adquieren importancia los poblados limítrofes, al N. y al S., y se intensifica el poblamiento en la línea media o central: así, Puente Tocinos y Los Dolores. Está muy afectada por las crecidas del Guadalentín.

Existe, finalmente, una *Huerta novísima*, y permítasenos este nombre pues en ella se producen todavía nuevas ampliaciones. Comprende el extremo NE., donde escasea notablemente el po-

blamiento diseminado, la trama de canales se hace muy regular y allí se dan los más importantes poblamientos de la alineación central, Llano de Brujas, Alquerías, el Raal y Beniel (aunque éste fuera del término municipal de Murcia). Su inundabilidad proviene de la especial depresión que presenta el terreno desde Zarandona y Casillas hasta el Raal, combinada con la ola de



FUENTE: encuesta a la población N=600 familias, 10%,,, CEDEC 1972.
ELABORACION: J. de NADAL

reflujo que se produce a la altura del Raal en las grandes crecidas.

E) La estructura de los *núcleos urbanos* de la *Huerta* carece de trazos relevantes, y por tratarse de asentamientos modernos presentan una disposición más o menos lineal a lo largo de la calle Mayor (carretera o camino) a partir de la cual se extienden a cada lado, según lo permitan el terreno y su importancia urbana, regularmente en manzanas rectangulares.

La demografía de dichos núcleos, en 1970, se escalonaba según los siguientes intervalos:

Con más de 5.000 habitantes:

El Espinardo.

La Alberca

Beniaján.

Cabezo de

El Palmar.

San Benito (en varios núcleos).

Santomera.

o sea ocho, de los cuales El Espinardo y San Benito son prácticamente extensiones de Murcia.

Entre 2 y 5.000 habitantes: diecisiete núcleos de Pedanías.

Todos los restantes están por encima de 1.000 habitantes.

Los tipos de edificación, pese a lo que se ha dicho, pueden tipificarse de acuerdo con el siguiente esquema:

Trama algo dispersa: como Puente Tocinos.

Trama lineal: como Torreagüera, Los Ramos, Llano de Brujas o Santa Cruz.

Trama lineal deformada por la topografía: como en Monteagudo y El Esparragal.

Trama radiocéntrica: como Alquerías.

Trama reticulada extensa: como Santomera, La Nora, La Alberca, El Palmar y Sangonera la Verde.

Sin embargo, y como se ha dicho al comienzo, la *linealidad y el ensanche por manzanas rectangulares* son norma dominante en todos los cascos de Pedanías.

F) La estructura de poblamiento en las *Pedanías de secano* es distinta según se considere el Campo de Poniente o el Campo de Murcia. En el primero, se produce una clara continuidad de la línea meridional, desde El Palmar a Sangonera la Verde, que viene apoyada en la carretera de Mazarrón.

En el segundo, existen dos puertos transitanbles, el de San Pedro y el de la Cadena, que conducen respectivamente a Sucina y Avileses; y a Baños, Corvera, Valladolises, Balsapintada (fuera del término) y finalmente a Lobosillo. La situación central de Los Martínez y Roldán (éste fuera del término) resulta muy interesante en el caso del primero, por su misma centralidad y por su proximidad a la carretera de Cartagena y a la inminente autopista.

En el Campo de Poniente, los núcleos de las Sangoneras están bastante poblados y se aproximan a los 5.000 habitantes. En el Campo de Murcia, tan sólo Corvera, Lobosillo y Sucina superan escasamente los 1.000 habitantes.

G) Aunque más adelante, al referirnos a las componentes demográficas y de empleo de los habitantes en el término municipal, tendremos ocasión para aquilar la importancia de la industria murciana, aquí se esbozan unas reflexiones sobre los asentamientos fabriles y su incidencia sobre la visión estructural que se pretende configurar en el presente apartado.

La industrialización del municipio de Murcia es pequeña: tan sólo el 35 por 100 de la población activa se clasifica en el sector secundario.

Además, las industrias son también pequeñas: tan sólo 44 establecimientos industriales superan la cifra de 100 empleos.

Pese a ello, su presencia más o menos concentrada puede hacerse notar y llegar a pesar en la estructura del conjunto.

Por lo que se refiere a la Ciudad, tanto la

carretera de El Espinardo (1.500 empleos), como en mayor grado las inmediaciones de la Estación del Carmen (a ambos lados de la vía férrea), con más de 5.000 empleos, constituyen claras localizaciones de predominio industrial.

En la Huerta, el conjunto de Beniaján y Torreagüera alberga la mayor concentración industrial, en términos relativos, después de la Ciudad (171 establecimientos con más de 3.000 empleos).

En el resto, El Palmar, Puente Tocinos y Santomera son los únicos lugares en los que es posible apreciar la presencia industrial.

En las Pedanías de Campo, el impacto industrial es nulo.

Finalmente, hay que tener muy presente para la futura estructura urbanística murciana, el proyecto del Polígono industrial del INUR, sobre 300 Ha. lindantes con la vía férrea, entre El Palmar y Alcantarilla.

H) Se ha dicho en A) —al comenzar este apartado— que la *cadena montañosa* que separa la Vega del Segura del Campo de Murcia ha sido hasta ahora un componente pasivo en la estructura urbanística de Murcia, y lo mismo debería decirse de los montes que limitan al Norte la depresión del Segura. En un momento en que Urbanística quiere también decir ordenación física de grandes territorios, cuando la defensa y disfrute del paisaje natural es uno de los objetivos urgentes de nuestra cultura contemporánea, y mientras se progresá ciertamente hacia la suspirada civilización del ocio, no cabe duda de que un Plan de ordenación no debe dejar de lado tan extensos y valiosos recursos naturales.

Los montes de la cadena septentrional tienen potencial accesibilidad gracias a las carreteras de Barqueros, Mula, Archena, Molina de Segura, Fortuna y Abanilla; y muy cerca de la penúltima se encuentra el embalse de Santomera.

Los de la cadena pre-litoral están cruzados por los puertos: de la Fábrica, en la Sierra de Carrascoy, de la Cadena sobre la carretera N-301, del Cerrillar, del Garruchal, de Ginovinos, y Cabezo de la Plata en la zona central (de los cuales el segundo tiene acceso por carretera), y de San Pedro sobre la carretera MU-301.

En ambos casos ésta es una infraestructura que el Plan se propone aprovechar y mejorar, como más adelante se dirá.

I) No existe, en Murcia, prácticamente el fenómeno de la segunda vivienda. Si bien es seguro que muchos habitantes de las clases más elevadas poseen viviendas de temporada en la costa, muy pocos han edificado éstas dentro del territorio municipal.

La observación visual delata aparentes colonias de temporada en el Verdolay (La Alberca), sector de los Teatinos (Algezares, sobre la Fuensanta), Torre Guil (Sangonera la Verde) y en los altos sobre Guadalupe, a poniente del Espinardo.

Sin embargo, y pese a su tipología arquitectónica de villa, chalet o casa aislada, casi todas ellas se censaron como vivienda permanente; por lo que podemos repetir que la segunda vivienda no se da por ahora en Murcia.



J) Finalmente, y como nota final en esta síntesis sobre la estructura del poblamiento, hay que mencionar la débil influencia de los Planes vigentes sobre la edificación y el urbanismo.

En el ámbito de la Huerta, nada se ha hecho para llevar adelante los nueve núcleos elegidos (sin contar Alcantarilla) como aglutinantes del desarrollo (de los cuales dos, áreas industriales); ni resulta hoy día defendible la meta de 270.000 habitantes en la Huerta de Murcia (343.000 con Alcantarilla y Beniel) que en el presente Avance se deja reducida a unos 85.000 habitantes; y tampoco ha conseguido el Plan detener la ola de construcciones clandestinas en el diseminado y en los núcleos de Pedanías.

En el ámbito de la Ciudad, la aplicación a ultranza de las Ordenanzas de volumetría basadas en la altura máxima reguladora, ha desbordado, en las zonas de ensanche, las edificabilidades fijadas según la habitual relación de metros cúbicos de edificación por metro cuadrado de suelo, que han llegado a alcanzar hasta 18 m³/m² donde se permitirán 3 ó 4.

Las consecuencias si han sido graves pero pasajeras en cuanto a desprecio del Urbanismo y de las Normas reguladoras, han dejado en cambio huellas indelebles sobre el cuerpo de la Ciudad. El viandante que se dirige a la Gran Vía pasa sin transición alguna de los ambientes recogidos de la Catedral o de la magnífica sucesión de plazas de Santa Catalina y San Pedro a la gran dimensión, la luminosidad y el estruendo; la calle Platerías es el más claro ejemplo.

Si bien puede aceptarse hoy el techo demográfico fijado en 1961 de 170.000 habitantes para 1987, hay que estimar que el área afectada era poca y por tanto las densidades resultantes serían excesivas.

En resumen, existe una grave crisis de credibilidad en los Planes, pese a que en los últimos años el Ayuntamiento ha realizado un loable esfuerzo para rectificar radicalmente la vía anterior.



2. Estructura de las redes de transporte y grandes equipamientos

A) En lo que se refiere a carreteras, ocupa un primer lugar la mención a la red de autopistas en proyecto. La autopista del litoral y la de Madrid estarán cruzadas en las proximidades de El Espinardo y por el momento en forma de T. De este modo sirven a todo el territorio municipal a través de sus puertas de entrada, que además del cruce mencionado, parece que serán las de Santomera y Sangonera la Seca sobre la del Litoral; y de El Espinardo, Ronda Norte, Malecón, carretera de Alcantarilla, La Alberca, y Campo de Murcia sobre la futura autopista de Madrid y por el momento autopista de Cartagena.

La mencionada forma de T recalca estructuralmente el eje S. O.—N. E. de la Vega media, así como el enlace hacia el Sur con la zona de Campo, a través de la Sierra del Puerto.

A la sola vista del plano es obvio el predominante carácter radioconcentrico de la red de carreteras de Murcia, por lo que no es preciso extenderse más sobre ello. Sin embargo, sí deben resaltarse las consecuencias estructurales que de ello se desprende en cuanto al pasado "colonialismo" de la Ciudad sobre las Pedanías; por lo que el Plan deberá proponer con urgencia la homogeneización del territorio mediante una red isotropa, funcionalmente al estilo de la actual carretera local MU-303 (de Santomera a Sucina). Las actuales líneas de transporte de viajeros por carretera (ver plano núm. 18) acentúan esta disposición radiocéntrica, pues no existe ni una sola línea de enlace transversal entre Pedanías sin pasar por Murcia.

En el Campo de Murcia, se refleja la desatención tradicional a su propia estructura, en el hecho de que no tiene una transversal válida y tan sólo carreteras de paso. Esta situación también se plantea más adelante.

B) En lo que se refiere a ferrocarriles, la estructura es menos clara. Se produce en forma de Z, con estaciones en Alquerías (Los Ramos), Beniaján, Barrio del Carmen (Murcia) y Alcantarilla, situadas en la alineación que va de Alicante a Granada. La penetración hacia el N. desde la estación de Alcantarilla se hace siguiendo el curso del Segura, mientras que el camino hacia Cartagena se busca por las Cañadas de San Pedro, que en la estación de Alquerías entra con el sistema longitudinal costero.

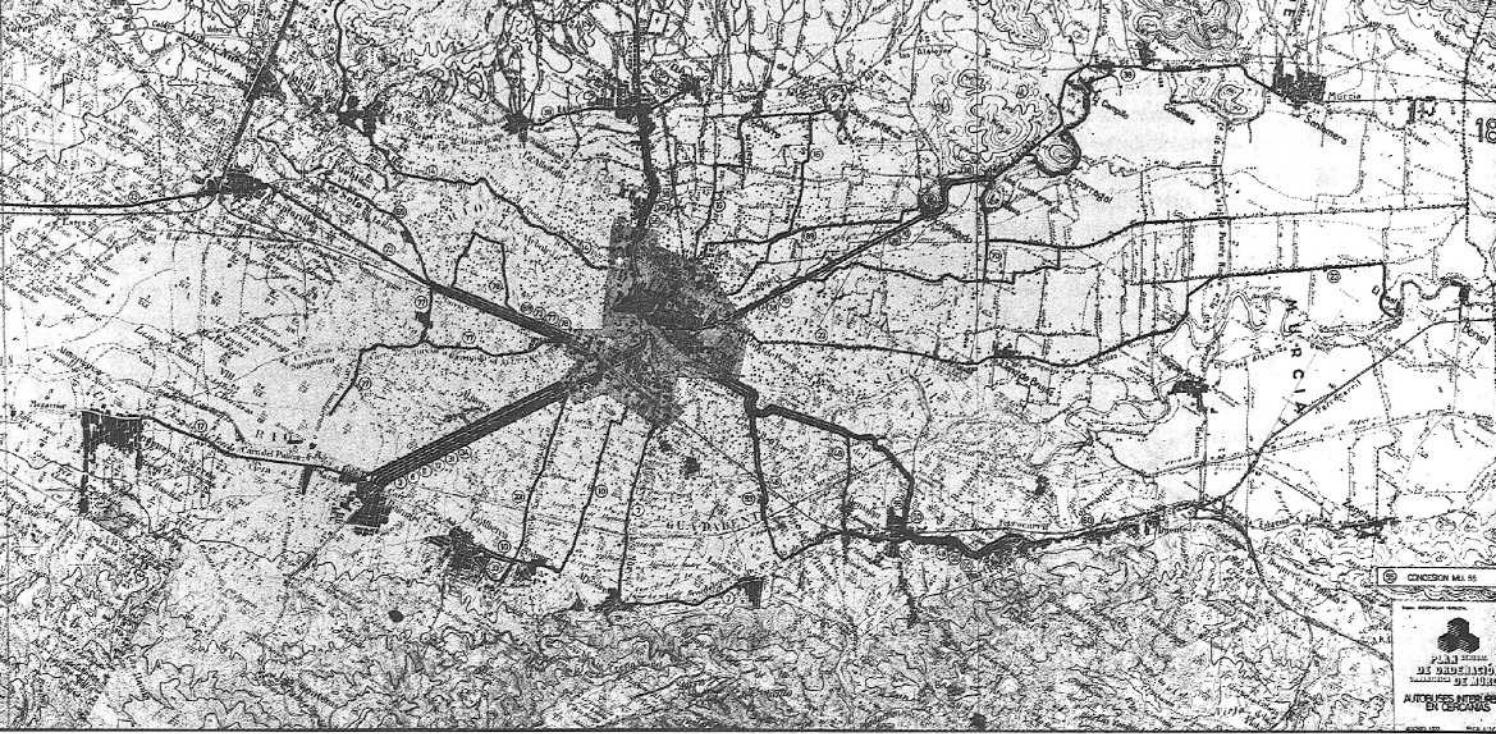
La situación de este trazado es conflictiva en casi todos sus puntos, pero muy especialmente a la altura de la Ciudad de Murcia, a causa de la barrera meridional que ocasiona.

C) El tráfico aéreo de Murcia se reparte entre los dos aeródromos vecinos de Alicante (a 70 Km.) y San Javier (a 50 Km.), si bien oficialmente el último es el que lleva la denominación de Murcia, y con él está enlazada por servicio regular de carretera.

La estructura fisiográfica tan sólo permite un aeropuerto más próximo en los extensos llanos de Sangonera; pero, en todo caso, al precio de poner a la Ciudad en el mismo centro de los campos de aterrizajes y despegues.

D) Dentro de los Servicios urbanos de transporte (suministro o evacuación) de fluidos, interesa resaltar en cuanto a *desagües*, la importancia de la obra contratada en 1968 (en curso de terminación) para "Abastecimiento, Distribución y Saneamiento de Murcia y Pedanías", aún cuando quede limitada a las Pedanías de la Huerta.

En dicho Proyecto, y como su mismo nombre indica, se incluye también el *suministro de aguas potables*, de indudable importancia, pero que ha tenido que ser reforzado con una nueva captación y depuración de las aguas superficiales del Segura, precisamente en la Contraparada. La estructura general del suministro en la Huerta (las Pedanías de Campo son caso aparte, con suministros autónomos en la mayoría de los casos) sigue la configuración fisiográfica de la propia Vega, con depósitos a ambos lados, en los pies



de montaña ribereños, enlazados a través de la Huerta.

De forma parecida, aunque el fluido distribuido tiene muy distinto comportamiento físico, la *red eléctrica* apoya en dos estaciones transformadoras situadas simétricamente respecto a Murcia, en El Palmar y en El Espinardo. No se han previsto hasta la fecha canales de paso para las líneas A. T. por lo que el "barrido" que crean sobre el territorio de la Huerta es extraordinariamente incómodo para la libre ordenación del territorio, así como a efectos del paisaje. La electrificación de los diversos núcleos es completa.

El servicio de *gas canalizado* alcanza prácticamente a toda la ciudad, y una vez más hay que comprobar aquí el subequipamiento de las Pedanías.

En cuanto al servicio de *teléfonos* —tan decisivo como la misma red viaria en lo que se refiere a definir una estructura urbana—, hay que resaltar el subequipamiento de las Pedanías (por falta de peticiones), así como la inexistencia de servicio telefónico en algunas Pedanías de Campo.

E) Finalmente, y por lo que se refiere al equipamiento a nivel municipal e incluso supra-municipal (grandes-equipamientos), las localizaciones desconcentradas o por lo menos perimetrales respecto al casco de la Ciudad, son las siguientes:

Fábrica de gas, al sur de la estación, Central de basuras, al N.O. de Javalí Nuevo, Central de bomberos, junto al paseo de Ribera de la margen derecha, Central de camiones, en la carretera de Beniaján, Ciudad Asistencial, al norte de El Espinardo, Facultad de Medicina y probable Campus Universitario, junto a la Ciudad Asistencial. Hospital Psiquiátrico, al N.O. del Palmar; Hospital Provincial, al S.E. del Palmar; Merca-Murcia (en construcción), entre El Palmar y Sangonera la Verde; Prisión Provincial (en construcción), muy cerca de Merca-Murcia, sin contar

con las que ya se han mencionado como pueden ser la Contraparada, los Depósitos y Estaciones depuradoras, y las Estaciones eléctricas de transformación.

Ni tampoco, las que no se han citado por tratarse de instalaciones militares: la base aérea de Alcantarilla, el acuartelamiento de Paracaidistas en Javalí Nuevo, la Fábrica de la Pólvora en Javalí Viejo, y la base aérea, en desuso, de El Palmar.

3. Estructura de la vivienda

En las 70.000 unidades que, aproximadamente, constituyen el colectivo de viviendas del entero municipio de Murcia no se da apenas hacimamiento, pues los índices familias/viviendas apenas sobrepasan la unidad en todos los desagregados que se consideran. Este hecho corre paralelo con el escaso número de viviendas marginales que arroja los estudios realizados. Sin embargo, el crecimiento físico de los núcleos de Pedanías, que presentan casi todos un saldo demográfico prácticamente nulo, hace pensar que el concepto de familia está tomado en sentido amplio, y que a medida que la familia extensa se convierte en nuclear, se hace patente un "*sui generis*" déficit de viviendas, que de otra manera permanecería escondido en las estadísticas.

Donde no existe duda es respecto a la baja calidad dominante del parque de viviendas de Murcia. Si se tiene en cuenta el muestreo efectuado sobre un sector de la ciudad existe un 23,2 por 100 de viviendas ruinosas o inadecuadas para ser habitadas, lo que indica un muy bajo nivel de reposición, o sea un déficit funcional elevado.

Por lo que respecta a otras características estudiadas, se puede decir:

- que dominan las viviendas antiguas (lógico antecedente de lo que acaba de decirse).



— que el tamaño medio, tanto en la Ciudad como en las Pedanías, se centra masivamente (45 por 100) en el grupo de 60 a 90 m².

— que apenas existen viviendas de temporada.

— que es mayor la satisfacción subjetiva de los usuarios (superior al 85 por 100 en Pedanías) que la calidad objetiva de la vivienda.

4. Estructura paisajística y del medio ambiente

El contexto físico y de poblamiento descrito someramente en esta segunda parte, aporta como es lógico el mayor número de condicionantes a lo que es objeto del presente apartado.

Si recurrimos a la distinción convencional entre paisaje natural y paisaje culturalizado, nos encontramos que el primero se circunscribe tanto a las sierras al norte de la Vega Media, como a la Cordillera Pre-litoral, aunque con distinto carácter en cada una de ellas. Así la mayor simplicidad de orografía y visuales de la Sierra septentrional contrasta con la complejidad orográfica y grandeza desértica de los barrancos y cañadas de la Sierra pre-litoral, como es fácil de apreciar, tanto desde la Sierra del Gallo como desde la carretera que asciende desde Los Gárrates hasta el Puerto del Garruchal.

En sentido pasivo, o sea como objeto, ambas sierras constituyen una referencia y encuadre constante para cualquier paisaje de la Huerta o urbano; y la sierra pre-litoral es un magnífico telón de fondo para los amplísimos paisajes del Campo de Murcia.

En sentido activo, ambas constituyen magníficos miradores sobre la Huerta y Campo de Poniente; y sobre el Campo de Murcia, en su caso. Con la diferencia que aporta la posición del sol: los contraluces de poniente son extraordinariamente apacibles, por ejemplo, desde las estribaciones de la ribera izquierda del Segura en la Contraparada; mientras que los amaneceres sobre la Huerta son especialmente límpidos desde la Cresta del Gallo o desde el Santuario de Nuestra Señora de la Fuensanta.

El paisaje humanizado, fruto de la cultura del hombre que es también acción del hombre sobre el territorio, se manifiesta en toda su riqueza y singularidad a lo largo y a lo ancho de la Huerta. Los ensortijados meandros del Segura, la línea recta del Reguerón, la Torre de Murcia y las abusivas edificaciones de la Gran Vía, el núcleo aislado de Alquerías, las industrias de Beniaján y las canteras de Algezares, el Castillo de Monteagudo, la Montaña de la Cueva y el Cerro del Esparragal, la Sierra del Gallo y el Santuario de la Fuensanta, con toda la tupida red de carreteras, azarbes y caminos, son hitos expresivos que introducen medida y punto de referencia en un mar de arbolado y cultivos sobre el que flota el famoso diseminado de las viviendas huertanas y las manchas mayores de los núcleos pedáneos.

La Huerta tiene, a su vez, un paisaje interno. para el espectador que se adentra por sus carre-

teras y caminos. Este paisaje, tan consustancial a Murcia, es tan importante en la estructura del medio ambiente, que si algún día desapareciera el valor agrario de las explotaciones, tal como se dirá más adelante, debería ser creada una nueva forma de plantación o tratamiento que asegurara el equilibrio ecológico de Murcia en su Huerta.

Finalmente, existe el paisaje de los amplios secanos y pedregales del Campo de Poniente y muy especialmente del Campo de Murcia. Las dimensiones del primero son menos grandiosas, por cuanto en el caso del segundo, la continuidad visual con el Campo de Cartagena es total. Se puede apreciar un pie de montaña característico más árido y pedregoso, y el Campo propiamente dicho; con matices de arbolado, aunque escaso, hacia poniente (Corvera, La Murta); y con regadio de pozos hacia levante (Riquelme, Sucina).

Los paisajes urbanos en los núcleos de Pedanía son ciertamente de muy baja calidad, como corresponde al subdesarrollo imperante que hemos presentado en diversas ocasiones a lo largo de este texto.

Capítulo aparte, el paisaje urbano de la ciudad de Murcia tiene tal riqueza de contenidos que no es posible esbozar en esta síntesis estructural, porque es un muy complejo subambiente, dentro del medio ambiente general que aquí se ha considerado.

5. Adopción de hipótesis sobre variaciones de población y empleo

Un plan urbanístico no puede ser jamás un proyecto estático, anclado en un tiempo determinado, sino que por su misma esencia es un documento proyectivo encarado hacia el futuro, y deberá tomar buena cuenta de los elementos dinámicos que actuarán previsiblemente sobre la estructura del territorio.

El elemento dinámico por excelencia es la comunidad, compuesta de hombres, sujeta a múltiples influencias y con toda su compleja gama de variaciones colectivas; desde las meramente biológicas, hasta las que conciernen a la psicología social o a la ideología política, que influirán ciertamente sobre los comportamientos colectivos, el habitat, las formas de producción, y la organización social; y en consecuencia se traducirán en alteraciones de la forma física para adecuarla a la nueva situación ecológica.

5.1. Dinámica de la población murciana y sus condicionantes

A) La población murciana, en su conjunto y, en lo que va de siglo, se ha caracterizado por su alta natalidad que aseguraría un crecimiento vegetativo de 4.500 individuos al año si no fuera por el elevado saldo migratorio de signo negativo; aunque es difícil de cuantificar verosímilmente, por los conocidos desajustes del censo de 1970 que arroja un decrecimiento para la población del municipio respecto al precedente de 1960.

En el curso de los estudios realizados, se han dejado bien sentadas y justificadas aquellas características que casi deberíamos llamar intrínsecas. A manera de recordatorio y ayuda para la configuración del panorama demográfico que ha de enmarcar el próximo arranque del Plan, se señala que las tasas de natalidad (prácticamente el 30 por 100 en 1970) y mortalidad (aproximadamente el 20 por 100 en la misma fecha) han iniciado un leve proceso en baja y en alza, respectivamente. Con ello la natalidad se encaminaría hacia niveles más próximos a la media española y el ligero aumento de mortalidad acusaría el envejecimiento relativo de la población producido por la emigración de las edades laborales.

El saldo migratorio murciano durante el último decenio, difícil de precisar por muchas razones, permite, sin embargo, una aproximación estimada. Si se admite la sobrevaloración de los Censos de Población a partir de 1940, parece ser que el crecimiento demográfico real del último decenio sería de unos 8.000 habitantes, lo que significa (dado el crecimiento vegetativo de 50.000 habitantes aproximadamente) un saldo migratorio absoluto de unas 42.000 personas; a lo que correspondería, supuesta la regularidad del período, una tasa de unas 4.000 personas perdidas anualmente.

B) El presente Avance de Plan, en tanto que colaboración con la Corporación municipal, toma como base de su estrategia la fijación laboral sobre el territorio de los incrementos de población que ocasione el previsible crecimiento vegetativo, considerado el saldo migratorio como nulo.

Por esta razón, se estudiaron y obtuvieron hipótesis de método y de cálculo y la serie que resulta de extrapolar, de acuerdo con determinadas convenciones, la pirámide de edades de la población. Dicha serie es la que se tomó como base de trabajo, pese a que acto seguido se corrigió con lo que sería la evolución tendencial de la población, que tendría en cuenta el tradicional saldo migratorio negativo. Así, pues, una pobla-

ción total de 327.000 habitantes es la que se contempla para 1991, frente a la de 308.000, aproximadamente, que se obtiene de la proyección tendencial. (Esto significa aceptar una tasa de crecimiento de 1,40 por 100 anual, en vez de 1,09 por 100, respectivamente).

La cifra adoptada es muy superior a la que figura en las prognosis del Instituto Nacional de Estadística (decreciente a partir de 1976) y de la Comisaría del Plan de Desarrollo.

C) Hasta aquí las cifras totales. Sin embargo, la especial configuración urbanística y el poblamiento físico del municipio de Murcia, obliga a un conocimiento pormenorizado de estas magnitudes, desagregadas a sus componentes tradicionales. En cifras redondeadas y para 1970, es el siguiente:

1. Ciudad (con El Espinardo) ...	104.000	Hab.
2. Núcleos en Pedanías de Huerta (sin El Espinardo)	90.000	"
3. Diseminado en Pedanías de Huerta	35.000	"
4. Pedanías de Campo	15.000	"

Total redondeado 245.000 Hab.

La componente 3 tiende a disminuir.

Las 2 y 4 están sensiblemente estabilizadas, aunque no lo esté la edificación.

El sumando 1 es el verdaderamente dinámico. No sólo es generador de crecimiento, sino que absorbe en su ámbito el crecimiento que genera.

D) Han sido tres los intentos realizados para hallar un modelo matemático de asignación territorial de la población, que al explicar la tendencia recientemente transcurrida, permitiría ser usado como algoritmo de predicción de los años venideros próximos.

Se ha visto, en último término, que el intento más válido conducía a la espontánea concentración sobre el territorio de Murcia-Ciudad y sus diez Pedanías limítrofes de la totalidad del crecimiento presumible según el siguiente estadoresumen.

CUADRO IV

	Población 1970 Habitantes	Pobl. estimada 1991 Habitantes
Ciudad de Murcia y sus 10 Pedanías limítrofes (La Arboleja, La Albatalia, Santiago y Zaraiche, El Puntal, Puente Tocinos, Los Dolores, San Benito, Aljucer, Era Alta y Rincón de Seca) ...	144.000	219.000
Resto del término municipal ...	100.000	108.000
Totales redondeados ...	244.000	327.000

Esta comprobación no significa en ningún modo un cruzarse de brazos ante los resultados. Como más adelante se dirá, si la tendencia no se juzga favorable para el desarrollo integral de sus habitantes (recuérdese la perenne alusión al subdesarrollo de las Pedanías), el Plan propondrá, en la medida en que existan opciones posibles, una estrategia que quizás se oponga con éxito a la tendencia detectada.

Sin embargo, hay que recordar que como consecuencia de la falta de detalle en el concepto territorial "Resto del término municipal" empleado, la conclusión no nos dice nada de los cambios estructurales que puedan promoverse en el interior del mismo.

Es de esperar no sólo que decrezca el diseminado, como ya se ha dicho más arriba, sino que incluso con la disminución de los núcleos menos



favorecidos se ayude al reforzamiento y estructuración de los núcleos de Pedanías más importantes.

5.2. Dinámica de la población activa y sus condicionantes

A) La población del municipio de Murcia se caracteriza por una escasa *tasa de actividad* (31,74 por 100) que en números absolutos, para 1970, se fijaba en 77.350 individuos activos. Hay que precisar, sin embargo, que de ser cierta la ocultación de unos 15.000 activos en trabajos agrícolas puesta en evidencia por el Censo Agrario de 1972, la tasa de actividad global subiría al 37,8 por 100, todavía baja, pero ya más próxima a las tasas de las regiones en vías de desarrollo.

La participación de los dos sexos en esta tasa, tradicionalmente desigual por la falta de datos estadísticos sobre el trabajo femenino en el hogar, aparece todavía más desnivelada en el caso de Murcia. Así de la total población femenina, tan sólo un 11,20 por 100 son mujeres declaradas activas, que se corresponde con un 20 por 100 si se refiere a las mujeres potencialmente activas.

En el sexo masculino las cifras obtenidas nos hablan de 53,60 por 100 de activos declarados sobre la total población de varones, y un 90 por 100 si nos referimos a la población masculina potencialmente activa.

B) La *variación previsible* de esta población activa se ha elaborado lo más ajustadamente posible y se obtienen para 1991 totales absolutos resumidos en la cifra de 109.924 individuos activos si las cosas siguen como hasta hoy (incluido el saldo migratorio negativo).

Esta cifra, que podríamos calificar como de oferta tendencial de una población que sigue su ritmo "espontáneo", nos dice poco si no la comparamos: a) con la que podríamos llamar demanda voluntarista de la población, b) obtenida por la asunción de determinadas hipótesis demográficas de participación en el trabajo, c) que esperamos se produzcan como consecuencia de medidas señaladas e implementadas en el futuro Plan.

Las hipótesis de demanda previsible de empleo denominadas *fuerte* (progresiva incorporación de la mujer al trabajo, hasta alcanzar el 45 por 100 de mujeres activas sobre las potencialmente activas) y *combinada* (en la que, además, se supone rebajada a partir de 1986 la edad de jubilación y elevada por razones escolares la edad de incorporación al trabajo), arrojan resultados que debidamente comparados con la demanda "tendencial" señalan las futuras necesidades de puestos de trabajo que deberán implementarse en el Plan en cuanto a lo urbanístico.

C) Para que esto resulte operativo, y como en el anterior epígrafe, se impone desglosar las cifras totales no solamente por sexos, sino también en sectores de actividad según la tradicional distinción de Colin Clark, en extractivas o primarias, de transformación o secundarias, y de servicios o terciarias.

La división en sectores de actividad, en 1970, era como sigue:

Sector primario: 20 por 100 de la población activa.

Sector secundario: 35 por 100 de la población activa.

Sector terciario: 45 por 100 de la población activa

lo cual, a la vez que nos desdibuja la imagen predominantemente agrícola, también nos resalta un rasgo importantísimo, ya señalado, que es la importancia del sector servicios.

La proyección de población y activos que hemos denominado "tendencial", o sea la que seguiría, en hipótesis, a la situación reciente y actual, nos lleva a una tasa de actividad global en 1991 del 35,6 por 100 y una repartición en sectores, del siguiente modo:

Sector primario: 8,8 por 100.

Sector secundario: 44,9 por 100.

Sector terciario: 45,3 por 100.

que nos señala, de una parte, la "espontánea" reducción del empleo agrícola a sus justos límites; y de otra, el carácter máximo de la actual tasa de población terciaria.

D) A modo de conclusión sobre el empleo, se indica lo siguiente:

En primer lugar, y como sea que la "hipótesis combinada" de proyección de oferta de empleo arroja resultados más acordes con las reales posibilidades del territorio (formuladas en la proyección "tendencial" de demanda) parece conveniente como temas previos, pero importantes:

1. Que el Plan deberá hacerse reflejo, hasta donde le alcance:

a) De las medidas para conseguir una incorporación masiva de la mujer al trabajo no doméstico.

b) Análogamente, en cuanto a alargamiento del período escolar.

c) De la aparición de una importante población de jubilados.

2. Que el Plan deberá proponer la implementación de medidas:

a) Para la reducción de unos 5.000 empleos agrarios declarados en el Censo de Población de 1970 (o 30.000 si nos atenemos al Censo Agrario de 1972 y a las estimaciones realizadas al efecto).

b) Para el mantenimiento de unos 10-12.000 empleos en dedicación total a la agricultura, a fin de evitar la degradación de un paisaje característico y para el mantenimiento de su tradicional equilibrio ecológico.

3. La preparación de suelo, infraestructura y servicios, tanto locales como a nivel de municipio y aún supra-municipales, para conseguir la industrialización del territorio hasta unos límites que permitan hacer frente a la creación de 1.400 a 2.000 empleos anuales.

4. La propuesta de políticas de equipamiento y reserva de suelo para conseguir una relativa estabilización del sector terciario, que no obstante requerirá la creación de 900 a 1.500 empleos anuales en este sector.

6. Valoración de la estructura social y de los cambios culturales

En los estudios realizados se ha demostrado, a partir de los datos de la Encuesta realizada en su día la —por otra parte esperada— diferencia de composición social entre las Pedanías y la Ciudad. Es esta una nota más que contribuye a caracterizar el que (2.^a parte, 1) hemos denominado diálogo Ciudad vs. Pedanías, con indudable acento a favor de la primera.

La Ciudad, a su vez, pese a detentar de modo abrumador el centro de poder y de decisiones, tiene también una estructura social degradada desde el centro a la periferia. Así, alrededor de los sectores realmente capitales (zonas urbanas del casco antiguo) se establece una corona, en la que dominan los bajos estratos, formada por las zonas periféricas al casco, cada una de ellas por distintas motivaciones en función de su época de formación.

Este cuadro sociológico nos confirma por repetición lo que ya se deduce del simple análisis de tramas urbanas y de la estructura física de la Ciudad. Aquí, sin embargo, nos importa resaltar la estratificación social en cuanto comporta determinados valores que son fruto de una particular subcultura de clase. Lo consideramos importante, en este contexto estructural que nos esforzamos en configurar, porque un previsible cambio habrá de variar también el cuadro de creencias colectivas respecto a todos aquellos aspectos que pertenecen al medio ambiente físico, y en particular los que la Encuesta ha desvelado.

En primer lugar, se trata de la importancia, tanto real como simbólica, de la Huerta. En cuanto al valor *real* queda claro que su futuro está sujeto a un problema de propiedad del suelo antes que de rentabilidad agraria, lo que complica ciertamente la solución del problema. En cuanto a su valor *simbólico*, también se nota claramente que los cambios sociales ascendentes y la elevación de los niveles culturales de la población, contribuyen a derrumbar la sobrevaloración tradicional de la Huerta.

En segundo lugar, el sentir colectivo coincide con la realidad práctica en cuanto a apreciar la centralidad de la Ciudad y apoyar con los hechos la trama radiocéntrica existente sin mayores discusiones ni dudas.

Es específicamente interesante para el Plan las conclusiones que se desprenden de la Encuesta realizada en cuanto a relacionar la satisfacción / insatisfacción manifestada respecto a equipamientos con las clases sociales en las que se produce. Como resultado se aprecia una doble exigencia que el Plan habrá de tener presente:

- a) demanda solvente, a cargo de las clases más elevadas,
- b) demanda no solvente a cargo de toda la población.

Para la primera, el Plan deberá reservar espacios en los lugares adecuados, y confiar en la iniciativa privada para su desarrollo.

Para la segunda, el Plan deberá incluir estos equipamientos en su programa de actuación, por lo menos, hasta donde alcance su ámbito de acción, que ciertamente no puede ir más allá de las estrategias territoriales.

7. Valoración de los recursos disponibles para la ejecución del Plan

En la palabra recursos implicamos, a la vez, tanto la Administración (organización y gestión) del Urbanismo, como los aspectos fiscales y financieros de la propia Administración o Hacienda Local.

En cuanto a lo primero, estamos convencidos de la innecesidad de un órgano especial municipal, aunque queda bien clara la necesidad ineludible de una gestión municipal convencida, decidida y ferviente. La realidad reciente, por el contrario, nos explica que esto no ha sido ni lejanamente así con los Planes vigentes.

En cuanto a lo segundo, y por el momento, tan sólo se ha evaluado la renta zonal del municipio y se ha estimado la futura. De las casi 80.000 pesetas de renta "per capita" en 1971, se espera que la población murciana alcance la cota de casi 270.000 pesetas en 1991 (ambas cifras medidas en pesetas de 1973).

Actualmente, los ingresos ordinarios municipales suponen un 2,5 por 100 de la renta zonal y se estima que no bajarán esta tasa. En la contrapartida, deberá concretarse la tasa global recomendable de inversión urbanística y cuál puede ser la cuota municipal en ella.

8. Delimitación de problemas

8.1. Importancia de la coyuntura en que se encasan

Llegados a este punto de nuestro estudio, nos parece poder afirmar con certeza que Murcia se encuentra, precisamente, en un momento crucial de su desarrollo, tanto económico como social y urbanístico.

De una parte, sobre su territorio se han volcado recientes actuaciones públicas, largos años deseadas, como son las obras del trasvase y la construcción de autopistas. Otras se anuncian para dentro de pocos años, como la canalización integral del Segura y la conversión de la Estación ferroviaria del Carmen.

De otra parte, se anuncian también políticas de industrialización que, con Plan o sin Plan, van a ser pedidas muy pronto, tan pronto como la ficticia auto-alimentación a través del sector servicios llegue a su techo máximo y se denuncie como-tal. La industrialización, que puede comenzar con el deseo de fijar los excedentes del sector primario (ahora bien recibidos todavía como obreros terciarios), habrá de seguir según se ha visto en las proyecciones de población y empleo hasta cambiar el denominado modelo de demanda (que es hoy el tradicional en Murcia) por un modelo de oferta que convertirá al muni-



cipio murciano en receptor de inmigrantes en virtud de un fuerte saldo positivo en el balance de migraciones sobre su territorio.

Finalmente, y en lo estrictamente urbanístico, parece evidente que el municipio en su marcha decidida hacia los 300.000 habitantes, de los que casi 2/3 estarán concentrados en la Ciudad, afronta una nueva dimensión de la misma.

Esta circunstancia es particularmente importante en el caso de Murcia que posee ya una estructura desconcentrada en embrión debido a la vastedad de su territorio y a la especial configuración del poblamiento en ella. La nueva dimensión le ha de llevar a esquemas claros de metrópoli, para lo cual ha de contar con el soporte del territorio vecino, pero sin excluir a su propio término municipal.

Se propone potenciar a las Pedanías de Huerta y Campo para sacarlas de su tradicional colonialismo y dependencia respecto a la ciudad. Este objetivo es doblemente interesante no sólo a medio, sino también a largo plazo, porque un futuro Plan será forzosamente el primer Plan metropolitano de Murcia.

8.2. Enumeración de problemas

En los estudios y análisis precedentes se establecen o se dejan sobreentendidas algunas conclusiones conflictivas que, si bien a menudo derivan de situaciones pertenecientes al ámbito de las Ciencias Sociales, están siempre planteadas con la vista puesta en un denominador común: su repercusión urbanística o mediata en alguna realidad física que permitiría ser tratada a través de un Plan urbanístico.

La palabra problema la tomamos aquí en sentido de desajuste. A veces, sobre situaciones presentes; otras veces, sobre situaciones previstas. Unas veces enlazan con otros problemas; otras es un desajuste aislado.

Presupone por tanto un juicio de calidad, y éste a su vez un sistema de valores sobre una base humanista y democrática. Ocurre, sin embargo, que el sistema de valores está como larvado y aún bastante inconcreto cuando comienza el diálogo entre la Autoridad (la Comunidad) y el Equipo de Planeamiento; y tan sólo a lo largo del diálogo y de la profundización del estudio estructural, va concretándose, y aparece por fin conformado en unos objetivos. Si debieron ser previstos, se convierten ahora en verdaderos objetivos del Plan, tal y como se expondrán en el epígrafe siguiente.

Así pues, y para seguir el proceso real seguido en la formación de opiniones, pasamos antes que a los objetivos a exponer la enumeración de los problemas observados, y que se han retenido para configurar sus soluciones dentro de una organizada estrategia de futuro.

Existe también una estructura de los conflictos, puesto que éstos se dan en un medio estructurado. Si se estudian a la luz de sus relaciones mutuas, se tendrá mucho ganado a la hora de plantear las posibles soluciones o salidas. A con-

tinuación se exponen, agrupados en cinco grandes grupos o temáticas conflictivas, la lista de los detectados.

A) Problemas de dominante agraria

Causas económicas (bajo rendimiento) y sociológicas (deficiente nivel de vida) determinan un progresivo *abandono de la agricultura murciana* y en especial de la Huerta, con una cierta tendencia al uso residencial. Paralelamente se produce una disminución en el rendimiento de los cultivos de huerta, a causa de la *progresiva elevación del nivel de las aguas freáticas*. Ambos problemas se combinan con la indudable amenaza de los *periódicos desbordamientos del río Segura*.

De aquí resultan posibles nuevos problemas que ya se prevén. En primer lugar la necesidad de *reducir la mano de obra agraria* en proporción a los rendimientos, pues, si bien es verdad, como se acaba de decir, que existe un abandono de la agricultura, también es verdad que se da un proceso de sustitución por parte de población procedente de la provincia.

En segundo lugar, existe el peligro de un abandono físico de los cultivos, acompañado quizás por la aparición de actividades extractivas (de áridos, por ejemplo) y en todo caso con la consiguiente *depredación del paisaje agrario*, agravada por la libérrima disposición de las líneas de alta tensión a través de los cultivos.

En último lugar, la necesidad de asegurar un mínimo rentable de población en la Huerta exige un equipamiento y elevación del nivel de vida agrario sin el cual no se podrá conseguir lo primero, como es obvio.

B) Problemas relacionados con el empleo y la industrialización

La alta natalidad murciana, al incidir sobre un territorio de agricultura regresiva como acaba de decirse y con *escasa industrialización*, debe resolverse, o bien con la creciente terciarización, según en seguida se dirá, o bien con la *emigración de las edades laborales*, ya sea a otras ciudades españolas, ya al extranjero. Muy concretamente, es un problema la falta de implementación de las zonas industriales señaladas en el vigente Plan general de ordenación urbanística de la Huerta, y muy particularmente la *indecisión en cuanto al Polígono industrial del I.N.U.R.* entre El Palmar y Alcantarilla.

En otro orden, la baja industrialización, y el bajo nivel cultural de la mujer con un 20 por 100 de analfabetas, lleva a una *muy baja tasa femenina de actividad*.

Como problema de futuro, hay que contar con un *aumento de jubilados*, si como es de prever, se avanza la edad de jubilación.

C) Problemas socio-urbanísticos

Existe en Murcia una verdadera *inflación del sector terciario* que al amparo de la indudable Capital de servicios que es la Ciudad de Murcia, va camino de convertirse en un inconsistente

9. Objetivos finales

centro de servicios para la población dedicada a los servicios, por las deficiencias estructurales en los otros dos sectores.

En contrapunto a lo que acaba de decirse, existe la necesidad de *preparar a la Ciudad para el ascenso en el rango de capitalidad*, cuando se produzca el traspase.

Esto incide desfavorablemente en el diálogo Ciudad-Pedanías, pues así la Ciudad se lleva casi todo el crecimiento demográfico a expensas del *estancamiento de las Pedanías*, con lo que el subequipamiento, el analfabetismo y otros males se convierten en endémicos.

En el terreno de las estructuras físicas, luchar contra estas deficiencias exige una neta permeabilidad del territorio para así lograr la cómoda accesibilidad a todos sus puntos. Por este motivo, la *trama eminentemente radiocéntrica de las carreteras de la Huerta*, así como la *barrera formada por el ferrocarril al sur de la Ciudad*, son obstáculos que el Plan deberá afrontar.

D) Problemas derivados del uso del suelo

El proceso de edificación en Murcia, tanto en Ciudad como en Pedanías, fue en los penúltimos años un ejemplo de indisciplina por *incumplimiento de los Planes vigentes*. La *especulación del suelo*, con su inmediata secuela, los problemas de vivienda y la *falta de espacios públicos*, tanto para los equipamientos como para los espacios verdes, se une a las *deficiencias en la calidad de las viviendas*, y al *estancamiento en la gestión de los polígonos públicos*. Por lo que la mejora y reconversión en el uso del suelo es un objetivo necesario para buscar las salidas a este planteamiento conflictivo, del que por ahora no se desprende más que la progresiva *degradación del paisaje urbano*.

E) Problemas de implementación y gestión municipal

Están en la base de cualquier solución que se pretenda para cualquiera de los problemas que anteceden.

Se refiere en primer lugar a la base económica necesaria para acometer las iniciativas y acciones que no se puedan dejar a la promoción privada. Para ello, del estudio de las posibilidades de la Comunidad, deberá surgir un *reforzamiento del sistema fiscal* para la confección de un presupuesto equilibrado y un Programa de actuación y de obras.

En segundo lugar, se trataría de conseguir una *gestión municipal voluntarista y ágil*, que asegure no sólo el cumplimiento de las normas del Plan y del Propio Programa de actuación y obras, sino que pueda incidir sobre los organismos supra-municipales, de los que dependerá buena parte de la actuación, especialmente en lo que se refiera a grandes proyectos (Red Arterial del M.O.P., Canalización del Segura por la Confederación Hidrográfica del mismo, Polígonos de I.N.U.R., conversión en subterránea de la Estación de RENFE, cesión a la Ciudad de los terrenos del Ramo de Guerra, hoy sin utilidad estratégica alguna), de tanta importancia en el futuro urbano.

En esta relación biunívoca, que va de los principios a los problemas detectados, y de éstos otra vez a los principios convertidos ahora en objetivos finales, es como vamos a exponerlos a continuación.

Los objetivos finales, por su misma esencia, siempre sobrepasan las posibilidades del Urbanismo.

Hay que entenderlos, pues, como metas o faros a los que se mira a la hora de comprometer determinadas estrategias territoriales, que habrán de servir de plataforma a políticas de mayor alcance que las puramente urbanísticas.

1. *Conseguir la más eficiente utilización del territorio.* Este que debe ser, si bien se mira, un objetivo genérico de todo Plan de ordenación territorial, toma en el caso de Murcia especiales matices que convendrá resaltar.

A él se acogerán todas las medidas urbanísticas que tienden a resolver los problemas derivados del uso del suelo, en su doble vertiente, agraria y urbana.

- a) la mejora de la productividad agrícola;
- b) la canalización y profundización del cauce del Segura, para conseguir un descenso de las aguas freáticas y alejar el peligro de las inundaciones;
- c) la mejora del medio de vida agrícola;
- d) la fijación del óptimo poblacional;
- e) la ordenación en el uso del suelo urbano;
- f) el cumplimiento privado de los planes y la defensa pública de los mismos;
- g) la reserva de suelo público;
- h) la promoción pública de los programas de actuación y obras;
- i) la cooperación de los organismos supra-municipales en el equipamiento del territorio.

2. *Asegurar el pleno empleo de todos los habitantes.* Deriva directamente, como se ha dicho ya, de una opción política elegida conjuntamente por la Corporación municipal y el Equipo redactor del Plan. Completa, pero sobrepasa en su exigencia, el objetivo anterior.

Se refiere fundamentalmente a las políticas sectoriales de creación de puestos de trabajo y a la preparación de sus futuros ocupantes. Son, aproximadamente, las siguientes:

- a) Enseñanza básica, media, profesional y universitaria.
- b) Evolución de las pautas sociales dominantes para conseguir así una progresiva liberación de la mujer de las tareas del hogar y posibilitar su participación en el trabajo fabril.
- c) Reserva y preparación de suelo para nuevas industrias.
- d) Asegurar la creación de centros de servicios a tenor de la demanda.
- e) Preparar el previsible tránsito a un esquema metropolitano.

3. Garantizar la conservación ambiental

Es el único objetivo que no tiene directas repercusiones económicas y por eso durante mucho



tiempo nuestra sociedad de consumo, que sólo tiende a los valores de cambio, lo dejó relegado a la simple expresión de buenos deseos.

Si se atiende a que en último término asegura nada menos que nuestra supervivencia biológica sobre la Tierra, se verá su indudable papel prioritario.

Se refiere no sólo a la conservación del paisaje natural, sino también al paisaje humanizado de campos y ciudades y al equilibrio ecológico en general, contra el que atenta la contaminación de los elementos agua y aire. La fealdad, sordidez u opresión de los ambientes urbanos es también una forma solapada de contaminación ambiental.

Se incluyen en este objetivo todas las políticas parciales tendentes a conseguir:

- a) la defensa y disfrute de los espacios naturales.
- b) la creación de parques naturales municipales o provinciales.
- c) la defensa del paisaje urbano.
- e) la creación de espacios verdes públicos dentro y fuera de la Ciudad y de los núcleos urbanos de Pedanías.
- f) la protección de la calidad del aire atmosférico mediante una equilibrada política industrial.
- g) la calidad del nivel sanitario, especialmente en lo que se refiere a evacuación, depuración y vertido de aguas y residuales sólidos.
- h) la calidad de vida en los centros urbanos a través de servicios y suministros.

10. Objetivos urbanísticos elegidos

Se refiere a aquellas grandes opciones que debidamente recogidas y asimiladas, se han ido convirtiendo después en las líneas maestras del estudio, formalizadas como objetivos urbanísticos.

Su relación con los objetivos finales expuestos en el epígrafe anterior es evidente, y hasta cierto punto constituyen éstos la traducción a la esfera y a las posibilidades de la Urbanística de lo que aquéllos proclaman en un ámbito de acción social y política mucho más amplio.

El enunciado de estos objetivos urbanísticos constituye como una serie de títulos o apartados en los que es posible clasificar todas y cada una de las acciones concretas que en seguida se proponen y cuya suma de estrategias combinadas constituirá el Plan propiamente dicho. A continuación se enuncian muy esquemáticamente los objetivos:

1. *Tender a la homogeneización del territorio*
2. *Promover la industrialización del municipio*
3. *Proteger el medio ambiente y asegurar espacios para el disfrute del ocio*
4. *Atender a la conservación de la Huerta, en equilibrio con las exigencias actuales y con las que puedan sobrevenir previsiblemente*

5. Proceder a la reestructuración de la Ciudad

De estos cinco objetivos urbanísticos, los tres primeros se corresponden muy directamente con los objetivos finales señalados, y los dos últimos atienden a realidades territoriales de gran importancia para el Municipio.

11. Una propuesta de acción conjunta sobre el territorio murciano

11.1. Generalidades

La forma secuencial, pero fraccionada, con que se ha expuesto este trabajo, podría inducir a juzgar sus objetivos, problemas y acciones como medidas concurrentes pero inconexas entre sí.

Sin embargo, a poco que se considere cualesquiera de ellas, aparecerán en seguida múltiples vínculos y dependencias que entre sí las unen.

Por esta razón todo debe converger en una propuesta de acción conjunta, basada en el estudio en la participación de la población a la que va destinado, y en la colaboración y voluntad de gestión de los representantes de tal Comunidad.

Sobre estos extremos se pretende hacer hincapié en este epígrafe final.

11.2. Previsión global de suelo urbano para el término municipal de Murcia

Una previsión urbanística no es ni debe ser un ajuste matemático, porque jamás puede ser un cálculo cerrado, sino un proceso abierto que sigue a unas necesidades ciertamente variables de tiempo y, por tanto, difícilmente cuantificables. Su condición de "proceso" le exime de ser la exacta previsión del "estado final", pero no así del deber de prever y elaborar aquellas estrategias y alternativas necesarias para hacer frente a los eventos de mayor probabilidad.

Por esta razón, la previsión global de suelo urbano debe moverse dentro de unos grados de libertad tales, de modo que en ningún momento la demanda previsible quede encorsetada por la oferta planeada.

En el presente estudio, se ha estimado un grado de libertad 2:1; es decir, que por cada hectárea de nuevo suelo urbano demandada la previsión responda con dos hectáreas planeadas.

A. El cálculo de la demanda parte de considerar:

N.º de habitantes en 1991 según proyección demográfica	327.241
N.º de habitantes en 1971 según padrón rectificado	244.288
Saldo positivo habitantes	82.953

A estos potenciales demandantes de suelo se les atribuye un "standard" óptimo de densidad bruta de 100 hab/Ha., que es tanto como decir 100 m² de suelo por habitante; con lo que la superficie potencialmente demandada entre 1971 y 1991 será de 830 Ha.

A esta cifra habrá que agregar ahora la demanda de suelo urbano generado por el probable "esponjamiento" de las actuales tramas insalubres o excesivamente densas (hacinamiento), que



un más elevado nivel de vida permitirá abandonar en parte.

Si partimos de considerar:

— el actual déficit de viviendas estimado en	14.000 viv.
— el posible déficit generado durante el Plan	14.000 viv.
Total déficit	28.000 viv.

Aplicado a estas 28.000 viviendas el índice de composición familiar 3,3 ind/fam. (propio de años venideros), resulta que el déficit afectaría a 93.200 hab., los cuales, con idéntico "standard" de ocupación de suelo al que antes se ha considerado, requerirían 932 Ha. de nuevo suelo urbano.

Sin embargo, habida cuenta de que hoy ocupan justamente la mitad (1), pues la densidad promedia en la Ciudad es el doble de aquélla, también se puede pensar que tan sólo una mitad estará dispuesta a cambiar de barrio, con lo que además hará mejorar el nivel de congestión de los que decidieron no cambiar.

Así pues, las 466 Ha. ocupadas por estos 93.200 hab. y que requerirían otras 466 Ha. para bajar a la densidad de 100 hab/Ha. se verán acrecentadas, según la hipótesis anterior, por tan solo 233 Ha.

Esta cantidad sumada a las 830 Ha. obtenidas anteriormente arroja un total de:

Demanda de suelo por crecimiento demográfico	830 Ha.
Demanda de suelo por esponjamiento de tramas deficitarias	233 Ha.
Total demandado	1.063 Ha.

B. El alcance de la *oferta* de suelo planeada, se compone de varios sumandos, coincidentes aproximadamente con las superficies señaladas en los planos.

Son los siguientes:

1. Colmatación y ensanches de la Ciudad actual	500 Ha.
2. Gran Ensanche Norte (2) ...	400 Ha.
3. Ensanches en cascos de Pedanías	400 Ha.
4. Densificación de la Huerta según nuevas normas (3) (4.500 Ha. a 20 hab./Ha.) ...	900 Ha.
	2.200 Ha.

En este cálculo se pone de relieve la enorme importancia que posee la consideración de una edificabilidad restringida sobre una parte de la

(1) La densidad obtenida al dividir 81.886 habitantes, empadronados en las zonas urbanísticas I a IX, por la superficie de 417,62 Ha. resultantes después de descontar los allí denominados espacios vacíos, es de 196 hab./Ha.

(2) Se refiere a una propuesta de crecimiento en suelo programado hacia el norte de la Ciudad.

(3) Se refiere a una propuesta de regular la edificación a lo largo de ciertos caminos, en malla reticulada de casi un kilómetro de lado, y sujetas a determinadas condiciones.

Huerta, y por lo tanto la trascendencia de una tal decisión en el cálculo del conjunto.

C. De la comparación de las cifras de demanda (1.063 Ha.) y oferta (2.200 Ha.) obtenidas, se obtiene el por nosotros denominado "grado de libertad", 2:1, de que antes se ha hablado.

11.3. *La implementación necesaria*

Se ha dicho más arriba que toda previsión urbanística es un proceso, aunque también es un documento legal. La aparente antinomia entre ambos conceptos se resuelve mediante la denominada implementación que se establece para un azaroso devenir. Es decir, que además de sus objetivos directamente urbanísticos, se establece un mecanismo de autorregulación que permitirá afrontar a un tiempo las sucesivas opciones de desarrollo y a la vez ser instrumento eficaz para mantenerlas.

La ambivalencia de una previsión urbanística es reflejo de la que posee toda Ciudad: de una parte mira a dirigir la iniciativa procedente de los individuos como entes o grupos privados (Zonificación y Normas); y de otra, atiende a organizar en una acción continua y coherente las grandes acciones públicas que sólo están están al alcance de la Comunidad organizada, es decir, del sector público (Programa de actuación y financiación). En ambos casos el Plan se dota a sí mismo de mecanismos de actuación que pone al servicio de la Autoridad correspondiente para que los sancione, como detentadora que es del poder político.

11.4. *La participación y la gestión*

Ni un Plan se agota con la redacción y aprobación definitiva de sus documentos componentes, ni debe quedar su evolución limitada al control de una Oficina técnica.

Interesa dejar apuntado que el Plan se hace para unos destinatarios que es preciso oír, si es posible, por encima de los intereses privados de los que son propietarios de terrenos o de inmuebles. De la misma manera, el Plan queda sujeto a la participación de la población en todo aquello que no pueda ser un arma de dos filos (como ocurriría si la "participación" se convirtiera en "anticipación" con vistas a jugosas especulaciones inmobiliarias).

Una sólo cosa es cierta: que las riendas del Plan quedarán constantemente confiadas a la Corporación municipal a través de sus órganos políticos, administrativos y de asesoría técnica. A ello nos referimos al hablar de gestión.

Si el Plan es, como tantas veces se ha dicho, un proceso y no un documento fijista y estático, la gestión es tanto o más importante que la previa redacción del documento.

Por esta razón creemos que cuando un Plan se aprueba comienza la etapa más difícil, pero también la etapa más creativa: la que consiste en realizar el Plan. Es decir, en organizar cotidianamente sobre un territorio la realidad social cambiante, mediante las directrices, recomendaciones e instrumentos que se habían configurado previamente.