

EL PLAN DE URBANIZACIÓN Y ENSANCHE DE LORCA (1952): PLANTEAMIENTOS INÉDITOS, REALIDADES Y APORTACIONES ARQUITECTÓNICAS AL PAISAJE URBANO ACTUAL

Joaquín David Romera Franco

1. INTRODUCCIÓN

El Plan de Urbanización y Ensanche de 1952 supone para Lorca un antes y un después en su planificación urbanística al ser el primero en redactarse. Hasta ese momento se aplicaban las Ordenanzas Municipales de 1900 y algunos reglamentos nacionales. De forma tardía se redacta por parte de los arquitectos Blein y Carbonell un plan de ordenación que resulta inédito al no ser aprobado finalmente por cambios en el marco legal y la existencia de intereses privados contrapuestos y ser su contenido y directrices desconocidos por la inmensa mayoría de la población. De ahí el interés de este trabajo de investigación.

La práctica urbanística en nuestra ciudad ha estado regulada, con mayor o menor acierto, por los planes aprobados en 1967, su revisión en 1987 y el actual, en vigor desde 2003. El plan de Blein y Carbonell se sitúa en la tónica de otros que se redactan a finales de los años cuarenta y principios de los cincuenta para otras ciudades españolas, si bien en algunas de sus concepciones y planteamientos parece adoptar los nuevos visos que aparecerán en la Ley del Suelo de 1956. El ámbito temporal en el que se enmarca este artículo será entre 1947, momento en el que se plantea por primera vez la necesidad de ordenar el futuro crecimiento de la ciudad, y 1956 con la aprobación de la primera ley del suelo en España.

Además de conocer la trayectoria de los arquitectos redactores y la situación socio-económica y urbanística de Lorca en ese periodo se analizarán las ideas fundamentales del plan, su tramitación administrativa, la ordenación y for-

ma de crecimiento propuesta, las ordenanzas reguladoras de la edificación, los paisajes urbanos resultantes si el plan hubiera tenido buen fin y la hipotética práctica urbanística del mismo para, como corolario, examinar la aportación arquitectónica de corte racionalista que nos legaron esos años al paisaje urbano actual.

Una duda puede surgir instintivamente al perspicaz lector: ¿Cómo sería el paisaje urbano de la Lorca actual si el plan se hubiera aprobado y llevado a la práctica hasta el final? Eso nunca lo sabremos, pero todo el Plan de 1952 es pura curiosidad para aquellos que estudiamos cuestiones locales de Geografía Urbana.

2. LOS ARQUITECTOS REDACTORES

Los arquitectos a los que el Ayuntamiento de Lorca encomendó la confección del Plan de Ordenación y Ensanche de 1952 para la ciudad fueron Gaspar Blein Zaragoza, director de Arquitectura en el Ayuntamiento de Madrid, y Daniel Carbonell Ruiz, arquitecto municipal del Ayuntamiento de Murcia. Este último ya conocía la ciudad al trabajar activamente tanto en proyectos impulsados por el municipio como en la construcción de edificios particulares. Carbonell redactó numerosos proyectos para el arreglo y pavimentación de calles tanto del centro urbano como de los barrios y alamedas lorquinas, un anteproyecto para la Lonja Municipal (1947), la construcción de varias escuelas rurales, el proyecto de reforma del Cuartel de La Zona para su acondicionamiento como Cuartel de la Guardia Civil, o su intervención en dos de los proyectos más destacados del momento:

la creación de una nueva portada para la alameda de la Victoria (hoy de la Constitución), inaugurada en 1954, utilizando las columnas de la antigua Real Fábrica de Afino de Salitre, y el edificio de la nueva Escuela de Maestría Industrial (1956). También será él quien actúe de interlocutor entre el Ayuntamiento y el equipo redactor a lo largo de todo el proceso administrativo. En el ámbito privado dirigió las obras de remodelación de la Plaza de Toros (1944), la construcción de un garaje en la avenida de los Mártires, edificios de viviendas y otros de índole comercial, como el desafortunado inmueble de «Galerías Montoya» en plena calle Corredera (1961), una de sus últimas actuaciones en Lorca. Durante su etapa como arquitecto municipal en Murcia destacó su proyecto de Gran Vía (1947), tal como se conoce hoy, abriendo como un tajo entre el callejero musulmán heredado la principal vía de la ciudad; también planificó diferentes ampliaciones del barrio de Vistabella y redactó el Plan General de 1961.

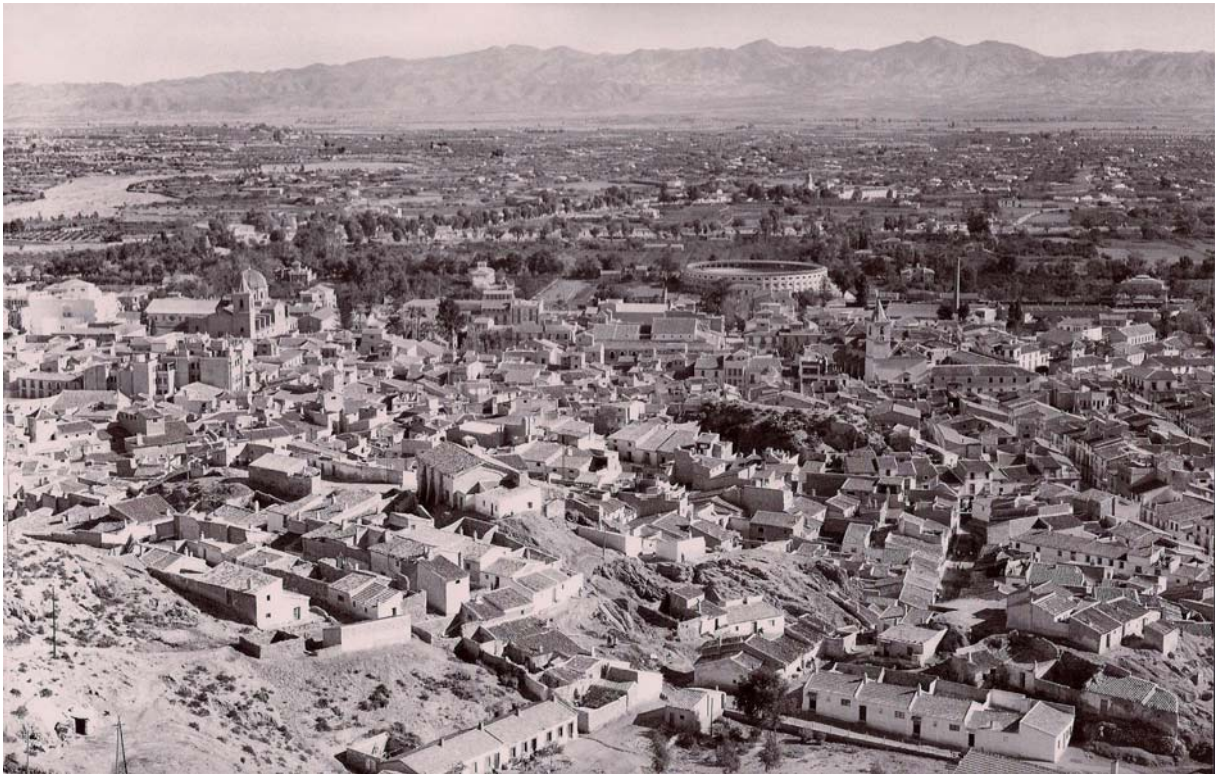
Gaspar Blein fue arquitecto municipal de La Línea de la Concepción y Ceuta, primero, y del Ayuntamiento de Murcia durante los años anteriores y posteriores a la contienda civil, y director de Arquitectura del Ayuntamiento de Madrid en tiempos en los que se redactó el Plan de Urbanización de Lorca, y aunque también hizo algunos trabajos en la ciudad apenas tuvo vinculación con ella. Los proyectos más representativos fueron: el monumento al Sagrado Corazón de Jesús que se levantó en la Plaza de España en 1955 con un presupuesto de 324.000 pesetas, cuya magnitud alteró el paisaje urbano lorquino más emblemático, siendo por ello muy criticado hasta su retirada en 1970; y un proyecto «maravilloso» de Casa del Niño a ubicar en el barrio de Santa María para chiquillos en riesgo de exclusión social, redactado por esas mismas fechas. En Murcia, Blein redactó un plan de ordenación para la ciudad en dos versiones (1942 y 1949) que tampoco llegó a aprobarse tras una larga tramitación administrativa, la existencia de más de un centenar de reclamaciones y la falta de detalles concluyentes; a pesar de ello, las directrices de su modelo urbano se continua-

ron en cierto modo en planes posteriores, dando pie (aunque de forma parcial) a la configuración del actual casco urbano (ROSELLÓ VERGER, CANO GARCÍA; 1975). En determinados aspectos, tanto el plan de Lorca como el de Murcia, presentan algunas analogías conceptuales y funcionales que se estudiarán en otro lugar. Blein fue asimismo de los primeros arquitectos tras la contienda civil en criticar la falta de coordinación en las tareas de reconstrucción del país, exigiendo un plan unitario de actuación basado en el mando único, la disciplina en el cuerpo profesional y la eliminación de la libertad individual (DE TERÁN; 1982).

3. LORCA ENTRE 1947 Y 1956: SITUACIÓN SOCIO-ECONÓMICA Y URBANÍSTICA

Este periodo temporal de análisis abarca desde el momento en que comienza a estudiarse la necesidad de redactar un plan de urbanización que determinase el crecimiento y ordenación de la ciudad, hasta la finalización del proceso administrativo (inconcluso) del plan y la promulgación de la Ley del Suelo de 1956 como inicio de una nueva etapa en el planeamiento urbanístico español.

No cabe duda de que el paisaje urbano de Lorca en los años cuarenta y cincuenta del pasado siglo se caracterizaba por el deslizamiento progresivo del caserío desde las estribaciones del castillo y las parroquias altas de origen medieval hacia la parte llana, más moderna y funcional; al otro lado del río, el barrio de San Cristóbal, clásico arrabal donde estaban radicadas las principales industrias urbanas (curtidos, textil, cerámica, materiales de construcción, chacinerías, alimentación...) en mezcolanza con unas zonas residenciales ubicadas entre el llano de inundación del río y los cerros que conforman los cabezos que se prolongan desde la sierra de Tercia. La disposición lineal que presentaba el casco urbano, y cuyo origen se remonta a la segunda mitad del siglo XVII, era una de sus principales señas de identidad, hoy exageradamente ampliado (ROMERA FRANCO; 2009).



Enclave geográfico de Lorca (h. 1956). *En esta panorámica de Lorca y su vega se comprueba el valioso emplazamiento de Lorca entre la sierra del Caño (Castillo) y el valle del Guadalentín. El trazado tanto de la vía del ferrocarril como de la carretera nacional determinó el crecimiento del casco urbano hacia los extremos. (Archivo Histórico de Lorca).*

En la exposición escrita del Plan General, Blein y Carbonell realizan un recorrido por la evolución urbana de Lorca desde la antigüedad, haciendo especial hincapié en la configuración de la ciudad durante el periodo de dominio musulmán y fronterizo, la etapa de desarrollo posterior que fraguó la ciudad renacentista y, sobre todo, la barroca, que marca la identidad misma del núcleo monumental, así como a las infraestructuras que se llevan a cabo desde la segunda mitad de la decimonovena centuria. También se detienen a analizar el valioso emplazamiento de la ciudad cuyas singularidades han marcado siempre la morfología y dinámica de su paisaje urbano (GIL OLCINA; 1968). El emplazamiento de Lorca está determinado por seis elementos básicos que han hecho posible el asentamiento de diferentes pueblos de forma ininterrumpida desde hace, al menos, 5.500 años: posibilidad de establecer un asentamiento elevado sobre la sierra del Caño, la existencia de un cruce natural de caminos, la disponibilidad de agua a

través de los irregulares caudales del río Guadalentín, tierras fértiles aptas para el cultivo en la vega, cercanía al mar como vía de comunicación comercial, y un clima benigno a efectos de salubridad y desarrollo agrícola, aunque con la pertinaz sequía actual como riesgo natural que más limita la dinámica económica y social de la comarca hasta niveles dramáticos en los que Lorca se convierte en poco menos que en un «país muerto» (ZARAUZ CACHÁ; 1931).

Para una mayor aproximación al estado urbanístico de la ciudad en estos años, se cuenta con abundante material cartográfico y fotográfico. Por un lado, las tomas urbanas depositadas en el Archivo Histórico Municipal de Lorca, una vista aérea procedente del vuelo americano de 1956, algunos planos hallados en expedientes de obras municipales y guías turísticas, y los planos que se conservan del propio Plan General de Blein y Carbonell. De los 12 planos existentes, estos cinco resultan muy útiles:

- Plano de altimetría de la ciudad (escala 1:1.000).
- Plano de altimetría del barrio de San Cristóbal (escala 1:1.000).
- Plano del estado del pavimento de calles (escala 1:2.000).
- Plano de tipologías y estado de los edificios (escala 1:2.000).
- Plano de altura de las edificaciones y zonificación general (escala 1:2.000).

Urbanísticamente, la Lorca de los años 50 poco había cambiado respecto a la de hacía varios decenios. Continuaba manteniendo una estructura difícil (de itinerario), jerarquizada y poco funcional, así como una zonificación primitiva, heterogénea y desordenada donde dominaba la mezcla tanto en los usos del suelo como en la tipología de los edificios de nueva

construcción. A pesar de la penuria de los tiempos y los escasos medios de la administración municipal, desde mediados del siglo XIX se habían venido desarrollando algunas actuaciones urbanísticas que vendrían a transformar lentamente el estático paisaje urbano lorquino: desde el trazado de las alamedas, la alineación de algunas calles del centro y la apertura de nuevas plazas, hasta la construcción de importantes edificios públicos y privados, nuevas infraestructuras y el adecentamiento, dentro de lo que había entonces, de los barrios altos. Entre 1946 y 1950 el Ayuntamiento de Lorca invirtió la respetable cifra de 2,03 millones de pesetas tanto en obras de urbanización en la ciudad (1,46 millones), como en la construcción o reforma de edificios municipales (565.000 pesetas); sólo en 1950 las solicitudes para realizar tales obras a la Fiscalía de la Vivienda ascendieron a 317.



Panorámica del ensanche central y barrio de San Cristóbal (1961). *En una ciudad aún sin ‘rascacielos’, el paisaje urbano resulta más coherente con el entorno y más homogéneo en cuanto a alturas y volúmenes; los principales hitos arquitectónicos protagonizan, sin duda alguna, la escena urbana. Obsérvese también la presencia de espacios industriales entre el caserío, la inmediatez de la huerta, el vacío del llano de inundación del río en San Diego, el trazado longitudinal de las calles principales y el ascenso de las viviendas de San Cristóbal por las estribaciones montañosas. (Paisajes Españoles, Archivo Histórico de Lorca).*

A mediados de los años cincuenta, el geógrafo andalucista SERMET (1956), en su viaje de Alcantarilla a Huércal-Overa por la España meridional, no duda en calificar a Lorca como una ciudad de 30.000 habitantes en el casco y 80.000 con las alquerías dispersas de sus vegas. Anuncia que «desde el primer momento, da una impresión urbana: calles largas, anchas, bien cuidadas, plazas con árboles, extensos barrios, alamedas, bares y surtidores de gasolina, casino, ¡hasta una sociedad de cazadores!», por lo que se deduce debió causarle buena impresión. Además de hacer mención a su dilatada historia, a su Semana Santa y a su folclore, describe con asombro el «imponente espectáculo» que tiene lugar todos los días en el Alporchón donde una «multitud» de regantes se concentra para asistir a la subasta de las aguas sobrantes del pantano de Puentes, alcanzando éstas tan elevado precio en etapas de extrema sequía que «favorece las especulaciones deshonestas». Entre 1949 y 1950, el número de licencias para la construcción de nuevas viviendas es de 10 y 38 respectivamente, siendo de 108 en el periodo 1946-1950. También se concedió licencia en ese cuatrienio para la reparación de 1.352 viviendas. En 1950 existían en Lorca 30 viviendas en construcción y 360 vacías (apenas el 2% del total), siendo el grado de ocupación muy elevado, cuando en la actualidad el número de viviendas vacías supera las 4.500 (15%).

Esta dinámica se verá reflejada también en los datos estadísticos que, referidos a construcciones, se encuentran en los NOMENCLÁTOR de 1900 a 1950. De este modo, el número de edificios apenas va a oscilar en torno a los 20.000 en el conjunto del municipio, los cuales aglutinan un número similar de viviendas, casi todas ellas de una a tres plantas de altura. En la capital el número de edificios desciende de 5.588 en 1900 a los 4.138 de 1950 (4.624 viviendas) teniendo en cuenta que tras las oleadas emigratorias, muchos quedan abandonados para una posterior ruina y desaparición; a eso se une el propio crecimiento 'hacia dentro' que conlleva la sustitución de pequeños edificios por otros de mayores dimensiones. Este crecimiento no

es sólo horizontal. Los Nomenclátor de 1930 y 1940 manifiestan un cierto crecimiento del caserío en altura. En ambos momentos, los edificios de una planta suponen el 44 y 40% del total respectivo y los de dos plantas el 40 y 42%, esto es, que más del 80% de los edificios de la ciudad no superan las dos alturas, mientras que aquellos que tienen tres representan en ambas fechas el 14% de los edificios (sobre los 700); por su parte, los edificios de cuatro pisos aumentan de los 69 a los 89 y los de cinco o más pisos pasan de 3 a 13 (serán 20 inmuebles en 1950). Las edificaciones de mayor altura se concentran en las parroquias de San Mateo y Santiago así como en San Cristóbal en las calles más importantes. El Nomenclátor de 1950 indica que el 80% de los edificios están destinados a viviendas, el 5,4% a otros usos (industrias, talleres, comercios, edificios públicos) y constata que 198 se corresponden con alojamientos especiales: chozas, cuevas, cobertizos...

En 1950 se realiza por primera vez en España un necesario censo de edificios y viviendas (INE; 1953) pues los datos que en él se muestren serán «imprescindibles para planear la construcción de nuevas viviendas [protegidas por el Estado] confortables y económicas para las familias españolas». Los datos son referidos al conjunto municipal. Para Lorca se cuantifican 15.750 edificios y 16.740 viviendas que acogen a 18.600 familias. Quedan censados 440 edificios no destinados a vivienda, destacando 170 para la industria, 70 para comercio y ocio, y 100 para uso agropecuario. Por la fecha de construcción, se comprueba la antigüedad del parque inmobiliario, puesto que el 83% de los edificios fueron levantados antes del año 1900, el 14% entre 1900 y 1936, y sólo el 2,8% a partir de 1940; entre 1946 y 1950 se produce una cierta dinámica urbanística con la construcción de 310 viviendas tras una etapa de estancamiento coincidiendo con la Guerra Civil y la posguerra. Según el número de viviendas por edificio, es evidente la escasez de inmuebles plurifamiliares pues sólo 230 edificios (1,5% del total) cuentan con tres o más viviendas (40 cuentan con cuatro viviendas y 30 con cinco o más); casi la

mitad de las viviendas dispone de cuatro o cinco habitaciones, cerca de 1.200 tiene ocho o más estancias (más propias del ámbito rural o de las grandes casas-palacio urbanas) mientras que 1.900 cuentan con menos de tres habitaciones (ubicadas mayormente en los barrios altos). El 55% de las viviendas están destinadas al alquiler cuyo precio en el 69% de los casos es inferior a las 25 pesetas y el 17% se sitúa entre las 26 y 50 pesetas; la carestía económica de los alquilados y de la población en general, y el mal estado y falta de servicios de las viviendas, implica que los alquileres máximos no superen las 350 pesetas cuando en otras ciudades de la provincia de menor tamaño (Cieza, Jumilla, Yecla...) se supera este nivel, aun cuando en Murcia y Cartagena llegan a sobrepasar las 2.000 pesetas.

Es interesante conocer el estado de las viviendas lorquinas (16.740) en 1950 en función de los servicios que poseen. La conclusión es que el déficit de servicios esenciales es elevado en la ciudad y muy elevado en el medio rural. Así, sólo el 6% de las viviendas cuenta con agua potable (990 casas, de las que 110 posee baño o ducha) y el 2,5% de alcantarillado y saneamiento, concentradas en el centro urbano entorno a las calles Corredera, Alfonso X, Selgas, Pío XII y Álamo; la tercera parte están dotadas de retrete «corriente»; y las viviendas de 20 edificios disfrutaban de calefacción central. Casi todas las viviendas cuentan con cocina (hay 70 que no); el 39% dispone de luz eléctrica (ciudad y núcleos rurales más importantes); mientras que apenas 100 hogares cuentan con teléfono (0,6%) y 410 con radio-receptor (2,45%). Asimismo, se cuantifican 1.150 edificios (7,3%) con huerta y jardín (concentrados en Sutullena y la zona de regadío); mientras que ningún edificio de la ciudad dispone aún de gas o ascensor (en Murcia y Cartagena sí). Ahora, si atendemos a la profesión del cabeza de familia que reside en cada vivienda, obtenemos datos concluyentes: los obreros son los predominantes con el 44,6% del total (7.100), seguidos de los propietarios (de tierras, industrias, comercios...) con otro 43,3%, es decir, entre ambos suponen casi el 88% de los cabeza de familia lorquinos. Si se

tiene en cuenta que sólo hay registrados 1.010 cabezas de familia como «empleados» (6,4%) se pone de manifiesto que grado de atomización y familiaridad de las empresas locales, del mismo modo que el personal técnico es de sólo 50 padres de familia. Por último, retirados hay censados 160 y pensionistas, 530.

La población de Lorca en 1950 es de 70.998 habitantes (el 9% del total provincial), de los cuales 20.990 residen en la ciudad (casi el 30% del conjunto municipal). La situación respecto al inicio del siglo es la misma, o incluso peor. En 1900 la población local es de 69.836 habitantes mientras la urbana asciende a 26.691, es decir, el balance de esos cincuenta años es nulo para el conjunto y regresivo para la ciudad, que pierde el 21% de sus efectivos. La tendencia en estos años evoluciona hacia un incremento de la población rural en detrimento de la capital que va, por condiciones higiénicas, la falta de viviendas y el incremento de las roturaciones, en un progresivo despoblamiento; en 1955 la población que reside en el campo y huerta de Lorca era superior a las 50.000 personas, nunca antes las diputaciones lorquinas habían estado tan pobladas en el marco de una etapa dorada para el campo español. La corriente emigratoria hacia otras regiones españolas y extranjeras constituía la principal válvula de escape para una población que resultaba 'excesiva' (apenas 39 hab./km²) teniendo en cuenta los exiguos rendimientos económicos obtenidos en un sector agrario sin agua, un comercio obsoleto y una industria escasamente tecnificada. Entre 1940 y 1950 serán 10.087 las personas que emigren desde Lorca, y 17.500 más en el decenio siguiente, el 24% del total provincial... (CAPEL SÁEZ; 1972). Quedaba claro que la modernización urbana de Lorca pasaba, irremediablemente, por un incremento en los recursos hídricos de la comarca y la modernización de su sistema productivo si, además, se quería detener la dramática sangría emigratoria.

La distribución de la población urbana por distritos (parroquias) en 1950 permite aproximarnos a la realidad de Lorca (Cuadro 1). El barrio más poblado es San Cristóbal con la

tercera parte de la población urbana (6.985 habitantes) dado es que el principal centro industrial y artesano del municipio. San Mateo ofrece similar número de habitantes mientras que Santiago, por su menor demarcación, no alcanza los 2.000; estas dos parroquias centrales aglutinan el 38% de la población urbana. Al otro extremo, San José, ofrece un censo de 3.777 vecinos (18%) frente a unas parroquias altas que arrojan la cifra de 2.248 habitantes (el 9%), las cuales vienen sufriendo desde antiguo un irreversible proceso de despoblación. El espectro social, como norma general, viene determinado por la situación de cada parroquia, su actividad productiva principal y su emplazamiento. De este modo, las zonas que van acoger a la población más humilde se corresponderán con las más degradadas desde el punto de vista urbanístico y ambiental, estas son, los barrios altos. San Cristóbal, al otro lado del río, mantendrá un contingente muy significativo de su población activa en el sector industrial, artesano y minero por las oportunidades de localización que ofrece; San José destacará por ser lugar de residencia de varios miles de agricultores, de hecho, su morfología es la típica de los núcleos rurales con edificios encalados de una planta y vanos pequeños; mientras que las parroquias centrales de San Mateo y Santiago englobarán a una población más diversificada desde el punto de vista social, sobresaliendo por acoger a las clases medias y acomodadas de la ciudad, cuya distribución se irá ampliando a la zona de las Alamedas. El coste de la vida en Lorca desde 1922 se incrementó un 300% en los gastos que genera mantener una vivienda y cerca de un 700% los derivados del vestido y la alimentación (COCIL; 1951), lo que degeneró en una pobreza relativa (cuando no extrema) que atrapaba a buena parte de la población. Esta penosa situación fue propiciada, según GRIS MARTÍNEZ (1982), por la depreciación de la peseta, el impuesto de consumos, los aranceles proteccionistas, una especulación que benefició a los poderosos, los bajos salarios y el paro obrero, que en esta ciudad fue mayor por la sequía y el debilitamiento industrial.

CUADRO 1
POBLACIÓN URBANA (LORCA, 1950)

Distrito	Población	%
Barrios Altos*	2.248	10,70986184
Santiago	1.951	9,294902334
San Mateo	6.029	28,72320152
San José	3.777	17,99428299
San Cristóbal	6.985	33,27775131
Total Ciudad	20.990	100,00
Huerta y Campo	50.008	
Total Municipio	70.998	

Fuente: CENSO DE POBLACIÓN (1950)

* San Pedro, Santa María, San Juan y San Patricio.

Desde el punto de vista económico (Cuadro 2), Lorca mantiene su condición de municipio agrario, aunque la proporción de población activa adscrita al sector primario, comenzaba a descender: el 73,5% de los trabajadores lorquinos en 1940, el 69,5% en 1950 y el 61,6% en 1960, siempre entre diez y quince puntos por encima de la media provincial (BEL ADELL; 1981), lo que explica el gran peso específico de las actividades agropecuarias en la ciudad. El número de obreros censados en 1950 era de 19.000. La cifra de parados se situaba en 811 trabajadores (el resto de encontraba trabajando fuera).

Con la mayor parte de las tierras en secano (91%) y la escasez de precipitaciones (262 litros/m² anuales), los rendimientos agrícolas eran bajos. La producción agrícola continuaba siendo cerealística (trigo, cebada y centeno mayormente), completando la trilogía mediterránea el cultivo de la vid en las tierras altas y el olivo. Los almendros (casi 600.000) y los cultivos de regadío (cebollas, coles, garbanzos, habas, melones, naranjas, pepinos, pimientos y sandías sobre todo) en la vega que rodea la ciudad (12.000 ha), completaban un panorama poco halagüeño. La ganadería, por su parte, sufre cierto resurgimiento tras varios años de descenso en el número de cabezas, destacando sobremanera el lanar con casi el 40% del total; la revolución del porcino vendrá después, aunque el volumen anual de transacciones en los

CUADRO 2
PRINCIPALES MAGNITUDES ECONÓMICAS PARA EL MUNICIPIO DE LORCA (1946-1950)

AGRICULTURA		
Distribución de la tierra (1949)		
Tipología	Hectáreas	%
Secano	83.900	91,69
Regadío	7.600	8,31
Total	91.500	100,00
Principales cultivos (1946-1950)		
Cultivo	Sembrado (Ha.)	Producción (Q.m.)
Trigo	9.000	182.650
Cebada	13.900	260.493
Patatas	700	131.202
Centeno	200	6.199
Almendro	3.800	128.500
Olivar	2.600	87.009
Maíz	200	6.620
Vid (Hectolitros)	500	27.769

GANADERÍA		
Distribución por especies (1949)		
Especie	Cabezas	%
Lanar	55.000	38,34
Porcino	30.000	20,91
Cabrió	22.000	15,34
Asnal	19.000	13,25
Mular	15.000	10,46
Vacuno	2.000	1,39
Caballar	450	0,31
Total	143.450	100,00
Aves	95.000	
Conejos	45.000	

MONTES Y DEHESAS		
Aprovechamientos forestales más destacados (1946-1950)		
Especie	Aprovecham. (Q.m.)	Observaciones
Pino maderable (m ³)	704.432	
Pastos	610.921	
Esparto	11.115.000	
Plantas aromáticas	19.300	

MINERÍA		
Extracciones minerales (1946-1950)		
Tipología	Toneladas	Observaciones
Pórfido	11.100	Coste extracción 75-100 ptas.
Azufre	4.500	Coto de 14 ha.
Cal	7.040	Precio medio: 160 ptas/Tm
Yeso	41.300	Precio medio: 75 ptas/Tm
Sales de cobre (uds.)	187.770	Minerales benef: 3.7 millones
Hierro	0	Explotaciones en paro

INDUSTRIA		
Principales producciones industriales (1946-1950)		
Tipología	Producción	Observaciones
Aceites y orujos (Q.m.)	22.352	
Alpargatas (pares)	444.560	Valor: 69,9 millones de ptas.
Ladrillo (miles)	24.141	
Teja y mosaicos (miles)	7.477	
Chocolates (Kg)	154.400	
Esparto (Q.m.)	894.000	Valor en almacén: 66 mill. Ptas.
Harinas (Q.m.)	175.250	6 fábricas y 18 molinos
Hielo (Kg)	15.000.000	
Carrozados de madera	77	Tipos: onmibuses y camiones
Tejidos total (metros)	957.500	
<i>De lana</i>	93.000	
<i>De algodón</i>	558.000	
<i>De regenerados</i>	75.500	
<i>Hilaturas de lana</i>	162.500	
<i>Hilaturas de regenerados</i>	68.500	
Confecciones (Uds.)	80.000	
Curtidos		
<i>Pieles de equino</i>	165.330	
<i>- Rendim. empeines (pies)</i>	3.650.000	
<i>- Rendim. suelas (Kg)</i>	399.600	
<i>Pieles de vacuno</i>	56.000	
<i>- Rendim. becerro (pies)</i>	817.000	
<i>- Rendim. suela (Kg)</i>	295.000	
<i>Pieles de lanar</i>	195.000	
<i>- Rendim. badanas (pies)</i>	1.315.000	

Fuente: "MEMORIA COMERCIAL" (1950), Cámara Oficial de Comercio e Industria de Lorca.



Economía local (h. 1955). Al margen de las actividades agropecuarias, en los años 50 conocieron notable desarrollo los sectores industrial (en especial la confección y el curtido) y el comercial (en la imagen, Almacenes Bertrand), siendo Lorca principal referente para una amplia región.

mercados locales se acercaba ya a los 7.000. Complemento a las rentas agrarias constituía la explotación del espacio forestal en las sierras del municipio (94,4% de titularidad privada).

El sector secundario aumenta en los años 40 su dinámica en Lorca y duplica la proporción de trabajadores (del 6,9% al 11,7%). La minería se ha contraído respecto a etapas florecientes y sólo destaca la producción de azufre en Serrata, de cobre en varias sierras del litoral, los materiales de la construcción y el pórfido, que ve incrementada su producción según aumenta el adoquinado en las ciudades; la explotación del hierro (sierra de Almenara) se abandona. La industria local está compuesta por 235 fábricas y 155 talleres, distribuida en su mayor parte en la ciudad y sus proximidades con empresas de estructura familiar, pequeño tamaño y defectuosa tecnificación; la mitad pertenece al ramo de alimentación y curtidos. Las ramas industriales más importantes son: tejidos y confección (exportación nacional), curtidos (15 fábricas y 220 empleos), fabricación de alpargatas (la célebre «alpargata-bota» que abasteció a todo el

Ejército español, 900 trabajadores), materiales de construcción (cerámicas) y las industrias del esparto (25.000 ha. cultivadas y 300 activos) y harinera. Otras ramas menores que abastecen las necesidades de la población local y provincial son: alimentación, almazaras, embutidos, destilación de plantas aromáticas, chocolates (cacao venido de las colonias), anisados, turrones, hielo y madera (construcción de vehículos).

El sector terciario en la ciudad de Lorca es importante al ser capital de una gran comarca natural, centro de servicios e intercambios comerciales. El registro de la Cámara de Comercio indica la existencia en 1950 de 196 establecimientos, siendo los sectores de alimentación (50%) y de tejidos y vestidos (18%) los más representativos. La mayor parte de los comercios radicaban en las calles Corredera, Álamo, Selgas, Pío XII, zona de la Plaza de Abastos y Nogalte, en la zona central de la ciudad, y entorno a las plazas de la Estrella y de las Hortalizas en San Cristóbal. Sector de gran desarrollo en los últimos años, en 1950 daba trabajo al 19% de los trabajadores lorquinos (9% diez años antes).

4. TRAMITACIÓN ADMINISTRATIVA DEL PLAN

Por primera vez, en la 3ª sesión ordinaria del Pleno celebrada el 1 de marzo de 1947 se pone de manifiesto la «conveniencia de ir tratando» la confección de un Plan de Urbanización y Ensanche para el conjunto de la ciudad. La propuesta fue realizada por el concejal miembro de la Comisión Municipal Permanente, Francisco Soubrier García de Alcaraz, quien no pone en duda que Lorca «progresa en su ambiente comercial e industrial y en su vida económica a ritmo acelerado», achacando la circunstancia en buena medida a las «lluvias abundantes» que se venían registrando desde 1944; dinámica que ha ido marchando en «completo desequilibrio» con la actividad municipal reguladora. Prosigue argumentando que la ciudad «está ambientada en su vida y afán en el siglo XX, sin envidiar a las buenas capitales de provincia», sin embargo, «en sus progresos de urbanización, higiene y salubridad se encuentra todavía en el siglo XIX»; es necesario hacer salir a la ciudad de su «letargo y monotonía, realizando por el pueblo lo que tanto merece y nos exige por ser sus representantes». Son muchas las necesidades básicas a cubrir: mejoras en las plazas, alineación de calles, red de alcantarillado y agua potable, nuevos servicios públicos, proteger las alamedas, fomentar la vida económica con nuevos negocios y establecimientos comerciales e industriales, e impulsar la construcción de nuevas viviendas para paliar el déficit existente, como bien expuso el Sr. Soubrier en la sesión del 1 de febrero anterior. Denunció que el problema de la falta de viviendas se había agudizado hasta tal extremo que se producían «lamentables casos de promiscuidad», solicitando la realización de una relación estadística donde constasen los edificios de la ciudad que se encontraban deshabitados para que fuesen sacados al mercado (venta o alquiler).

Tras un breve análisis entre los municipales, se aprueba elevar la correspondiente proposición a la Comisión de Policía Urbana para que estudie y elabore un informe sobre esta cuestión, cuya



Barrio de San José. (1951). *Calle Fray Francisco de Lorca. Aspecto típico de una barriada agrícola con viviendas de sencilla arquitectura ruralista y escasos servicios urbanos. (Jean Dieuzaide).*

resolución final fue favorable. Varias semanas después, en la sesión del 22 de marzo, se da lectura a una carta enviada por el arquitecto Daniel Carbonell Ruiz interesándose por la posible redacción de un Plan de Urbanización para Lorca, quedando enterada la Corporación. El 12 de abril, se expresa tanto al Sr. Carbonell como a su colega Gaspar Blein Zaragoza, la voluntad en firme de promover, por parte del Ayuntamiento, la confección de un plan que regulase la futura expansión urbana de la ciudad, solicitando presupuesto para su redacción. Asimismo, se impuso, como limitación más importante, la ordenación y ensanche sólo del casco urbano de la capital, quedando para un encargo posterior (y cumplir las directrices del Plan Nacional de Urbanismo) el resto del extenso término municipal que, con una superficie total de 1.818,7 km², aún integraba a Puerto Lumbreras. El 17 de mayo tanto Blein como Carbonell visitan la ciudad para conocer 'in situ' de manos del primer edil las directrices que han de servir de base para la confección del plan: fijar las líneas que guíen la organización del tejido urbano, posible extensión de la ciudad, emplazamiento de servicios públicos, zonas de edificación para nuevos grupos de viviendas, apertura de calles y nuevas alineaciones, zonificación elemental

de uso y volumen que permitan establecer unas ordenanzas de edificación y la regulación en el asentamiento de actividades económicas.

Seguidamente, en la sesión plenaria del 31 de mayo de 1947 se da lectura de un escrito remitido por el Sr. Carbonell relativo al Plan de Urbanización donde se menciona que el presupuesto de trabajo, «en estas condiciones», sería de 100.000 pesetas y que el documento final (del que se entregaron dos ejemplares) constaría de memoria explicativa, varios planos o gráficos en número necesario y unas ordenanzas de edificación, algo propio de los planes de ordenación que vieron la luz en la España de aquel momento. Se acuerda aprobar lo anterior y llevar a un presupuesto extraordinario la financiación del plan.

El Ayuntamiento, por su parte, en sesión celebrada el 14 de noviembre, aprueba ratificar a los arquitectos Gaspar Blein y Daniel Carbonell para que lleven a cabo la confección del plan de ensanche de la población, en base a lo estipulado inicialmente. Los arquitectos informan poco después a la Corporación de los objetivos fundamentales fijados para la buena expansión y desarrollo urbanístico de Lorca, y demandan la necesaria información estadística (población, economía, viviendas, equipamientos...) y cartográfica para la redacción del documento. Como se menciona en el mismo Plan, la documentación solicitada fue facilitada «en parte» por los funcionarios municipales, quedando el resto sujeta al minucioso trabajo de campo realizado por los arquitectos. La cartografía entregada fue la misma que se había elaborado por parte de técnicos de la Mancomunidad de los Canales del Taibilla (MCT) a escala 1:1.000 utilizada para el trazado y planificación de las redes de abastecimiento de agua potable, alcantarillado y depuración que por entonces estaba a punto de iniciarse, resultando de escasa utilidad por detectarse diferencias entre el parcelario y la topografía real. Además, para la realización del estudio sobre el tráfico y accesos, se utilizó un plano a escala 1:5.000 facilitado desde la Oficina Técnica Municipal; fotogrametrías proce-

dentos de la Confederación Hidrográfica del Segura (CHS) a escala 1:5.000, luego ampliadas a 1:2.000, y que aportaron gran información complementaria para la finalización de los trabajos de planimetría y topografía; y un plano general a escala 1:2.000 hallado en la Diputación Provincial. Quedaba clara la ausencia de cartografía útil, detallada y actualizada de la ciudad en las dependencias municipales; el plano general más reciente era el trazado en agosto de 1947, a escala 1:4.500, por Francisco Salinas Correas, habiendo otros más antiguos pero también de muy escasa utilidad.

Entre las muchas aportaciones realizadas al Plan por los miembros de la Corporación local (algo reconocido por los propios redactores), destaca la planteada en la sesión del 31 de marzo de 1948 en la que se sugiere (por parte de la Presidencia) la localización del Campo de Deportes (creado después en San José en 1951) y del nuevo Centro Secundario de Higiene (en sustitución del que venía funcionando en el Pósito Municipal desde 1931) en terrenos próximos a la Plaza de Toros, en la actual alameda del Corregidor Lapuente. El Pleno acordó desestimar tal sugerencia ya que la primera infraestructura «impediría la normal circulación» en caso de que se celebrase un acto deportivo coetáneo a otro taurino, y la localización inapropiada y excéntrica del segundo.

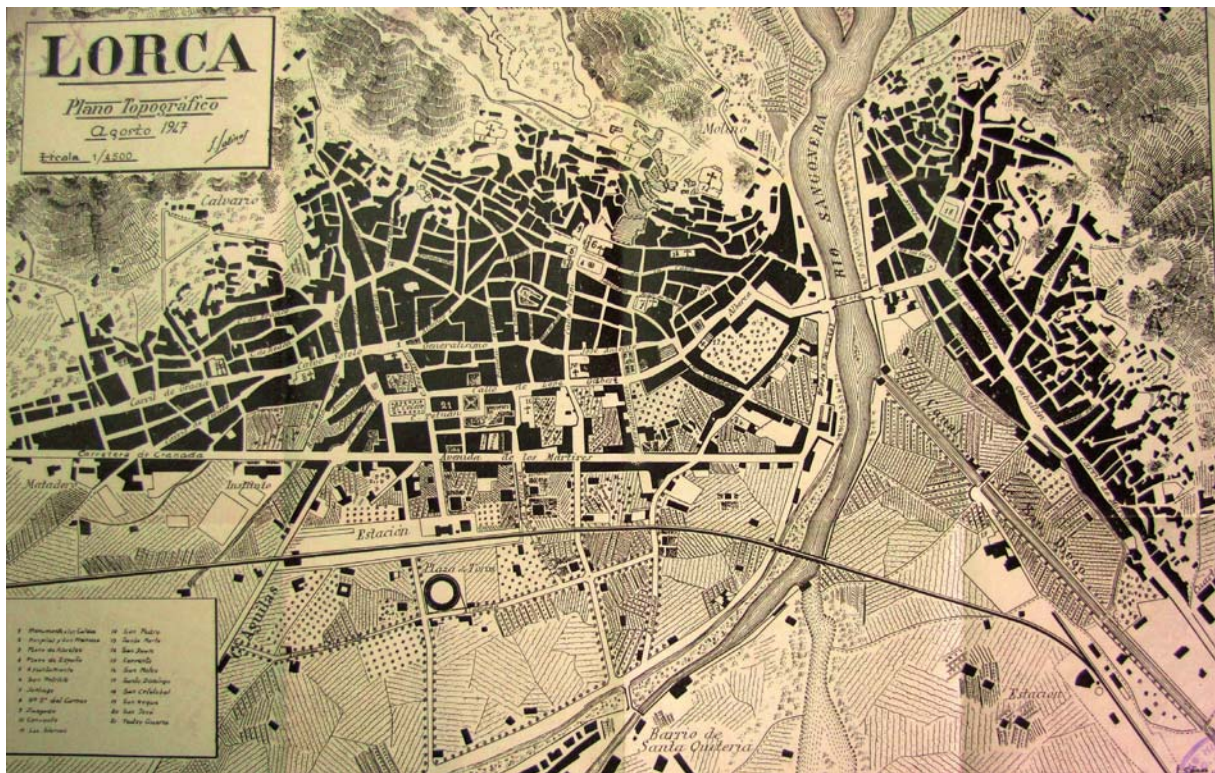
Siguiendo la nueva nomenclatura, el documento recibió finalmente el nombre: «Plan General de Ordenación Urbana de Lorca. Memoria y normas para las ordenanzas de edificación», desapareciendo así aquello de «Plan de Urbanización y Ensanche», terminología que venía usándose desde mediados del siglo XIX. La redacción definitiva del texto del plan finaliza en diciembre de 1952, si bien pudo haber terminado antes, a falta de concretar algunos detalles concluyentes con el alcalde, dándose el caso que, en el momento de la redacción, fue designado como primer edil interino Francisco Griñán Gómez, por periodo de apenas un mes y medio (del 3 de febrero de 1952 al 13 de marzo siguiente), sustituyendo al dimitido

José Parra Garrigues (que ejercía el cargo desde el 10 de diciembre de 1948), para, finalmente, tomar el relevo Juan Mouliá Parra (que será alcalde hasta el 3 de noviembre de 1955), quien intentará dar el impulso final a este primigenio Plan General (CAMPOY GARCÍA; 1966).

El acuerdo alcanzado entre el Ayuntamiento y los arquitectos redactores en 1947 estuvo a punto de romperse en septiembre de 1952 cuando la Corporación da como ultimátum el 30 de noviembre (sesión del 5 de septiembre) para la presentación de la documentación, por entender que había habido tiempo «más que suficiente» y por estar «ocasionando este extraordinario retraso los correspondientes perjuicios a los proyectos que en este orden tiene trazados esta Corporación». Pero no será hasta finales del mes de diciembre cuando los arquitectos entreguen el documento escrito en el Ayuntamiento, quedando enterada la Corporación local. Un mes más tarde, en sesión extraordinaria del 30 de enero de 1953, se hace entrega (tras cinco años de tramitación, paros y estudios previos) de los planos en los que se mostraba la ansiada planificación propuesta, la cual no dejó indiferente a nadie, llegándose a afirmar con rotundidad por parte del alcalde de Lorca, Sr. Campoy, que el plan «irá dando aires de ciudad moderna, desapareciendo totalmente la anarquía que en el orden constructivo ha venido reinando», y que será de «gran trascendencia para el futuro urbanístico de Lorca». De forma íntegra, el Plan General de Ordenación Urbana, largamente esperado, estaba por fin en manos de los dirigentes lorquinos. En la mencionada sesión, el Pleno acuerda: dar por recibidos los planos; aprobarlos en principio tras comprobar que «se cumplen» los trámites legales; fijar un periodo de dos meses para su exposición pública; anunciar lo anterior en los tablones informativos ubicados en los lugares de costumbre, boletines oficiales y en el semanario «El Lorquino», quedando el plan depositado en la Secretaría municipal. El edicto será expuesto en el B.O. de la Provincia (núm. 99, p. 483, del 4 de mayo), en el B.O. del Estado (núm. 122, p. 1.295, del 2 de mayo) y en el semanario local (núm. 59, 5

de mayo); sólo se presentará una reclamación. Por ello, el Ayuntamiento acuerda, «después de una amplia disensión sobre el asunto», en la sesión del 26 de junio de 1953, la ampliación del periodo de exposición hasta el 31 de agosto; aunque nuevamente será prolongado dicho plazo quince días más hasta mediado el mes de octubre. En total se presentaron a lo largo de los tres periodos, 34 reclamaciones contrarias a los dictámenes del plan, cuyo contenido lamentablemente desconocemos. Sí se conserva la relación de reclamantes, entre los que figuran miembros de familias muy poderosas de la oligarquía lorquina e influyentes industriales, comerciantes y profesionales liberales; a ellos se une una reclamación de la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Lorca, también desconocida al haberse perdido mucha documentación de los plenos de la Cámara.

Los problemas en la tramitación del Plan General se agudizarán en el mismo momento en el que la Corporación Municipal, en sesión del 5 de diciembre de 1955 (dos años después de la finalización del plazo de exposición pública), acuerda enviar a los arquitectos redactores, las reclamaciones presentadas para su estudio y valoración de cara al documento final, pero continuarán los contratiempos. No será hasta el 25 de junio de 1959 cuando el alcalde, ahora Antonio Campoy García, envíe al Sr. Carbonell un escrito en que se le insta a «despachar con la mayor rapidez posible», las reclamaciones que tenía en su poder desde hacía casi cuatro años, pues «ya se sabe el interés que tengo en terminar este asunto», teniendo en cuenta el coste que supuso su redacción para las arcas municipales. El alcalde pide a los arquitectos que envíen las reclamaciones al Ayuntamiento para continuar con la tramitación administrativa para ver «de qué forma resolveremos esto». Finalmente, en la sesión del 24 de febrero de 1961, el Pleno aprueba que las reclamaciones sean remitidas al arquitecto municipal, Enrique Sancho Ruano, para que emita dictamen al respecto y llegar a resolver «este asunto que tanto interesa al Excelentísimo Ayuntamiento y a la población» a fin de poner en vigor el plan que nos ocupa.



Plano de Lorca (1947). El emplazamiento del casco urbano entre las sierras del Caño y de Tercia, la línea del ferrocarril y el llano de inundación del río Guadalentín, determina su planta excesivamente longitudinal (3 kilómetros lineales de un extremo a otro), cuyo origen se remonta al siglo XVII. Tradicionalmente, las zonas residenciales han ocupado terrenos de escaso aprovechamiento agrícola y por ello resultan más económicos, especialmente para las clases desfavorecidas que se establecen en las zonas altas; con ello se evita edificar sobre las tierras más fértiles de la vega (Sutullena, Tercia, Torrecilla) y más vulnerables también a los efectos de una posible inundación (San Diego). Sólo con el trazado de nuevas calles y alamedas entre la travesía de la carretera Murcia-Andalucía (Corredera-Lope Gisbert) y la vía del tren, permitió desde el siglo XIX la creación de un ensanche central donde se estableció la burguesía local, al tiempo que los barrios altos y el casco histórico inician un declive general que llegará hasta nuestros días. (Plano de Francisco Salinas, Archivo Histórico de Lorca).

Aunque se desconozca el contenido de las reclamaciones, consultando el REGISTRO FISCAL DE EDIFICIOS Y SOLARES de 1953 podemos establecer la relación existente entre los reclamantes, la localización de sus propiedades y las directrices del plan. En efecto, buena parte de las fincas afectadas se ubican en puntos ‘conflictivos’ de la nueva ciudad, especialmente los referidos a reformas interiores y el trazado de nuevas infraestructuras urbanas. Ello permite conocer que las reclamaciones versaron sobre la apertura de nuevos ejes urbanos (Óvalo de Santa Paula, zona de Santo Domingo y San Vicente, calle Abellaneda, carril de Caldereiros), la reforma por nueva alineación de los ya existentes (Musso Valiente, Fernando V, Floridablanca), cambios en la calificación de los usos del suelo (Lope Gisbert, avenida de los

Mártires, Huerto de San Rafael), apertura de nuevas plazas (calle Abenhalaj), el trazado de las rondas exteriores que bordean los barrios altos o la polémica propuesta sobre la desaparición de zonas deprimidas enteras, con el consiguiente auxilio social de cientos de familias. Asimismo, da la coincidencia que algunos reclamantes influyentes posean propiedades en ejes urbanos que con el Plan General de 1967 alcanzarán la mayor categoría, permitiendo los mayores aprovechamientos urbanísticos de la ciudad, especialmente en el actual eje avenida Juan Carlos I-Óvalo de Santa Paula-avenida de Cervantes. Esos aprovechamientos serán muy superiores a los previstos en el Plan de 1952: si en éste la altura máxima de las edificaciones será 4 plantas (6 en zonas muy concretas), en aquél será de 12 plantas.

5. ESTRUCTURA Y ORDENACIÓN URBANA PROPUESTA

El Plan General redactado por los arquitectos Blein y Carbonell para Lorca tenía por objeto consolidar el tejido ya construido y ordenar el futuro crecimiento de la ciudad con un periodo de vigencia de cincuenta años desde su aprobación definitiva, es decir, hasta mediada la primera década del siglo XXI si el plan hubiera tenido buen fin. Pretendía solucionar algunos problemas que el Ayuntamiento tenía planteados en materia urbanística: dar cauce a las peticiones particulares de edificación, construcción de viviendas protegidas, el saneamiento de los barrios altos que quedan calificados como «zonas insalubres de alojamientos míseros», el emplazamiento de nuevos edificios públicos de interés general y la ordenación y zonificación general del casco urbano lorquino. Los redactores son conscientes que tal periodo de tiempo es «dilatado» y dejan abierta la puerta a la flexibilidad en la práctica urbanística del documento en el caso de futuras revisiones del plan, aunque «sin alterar sus líneas generales» que lo hagan compatible con las «circunstancias especiales» de cada momento.

Teniendo en cuenta las características del modelo productivo local basado en el sector agropecuario y de su irregular dinámica demográfica en décadas anteriores, se proyecta un crecimiento poblacional anual medio del 1,5%, teniendo calculada una población para final de siglo de 42.000 habitantes en el núcleo urbano de la ciudad, es decir, algo más del doble de la censada en 1950 (20.990), proyección que finalmente se cumplirá (43.435 habitantes en 2000). En los años cincuenta, el municipio continúa manteniendo un ritmo demográfico tradicional con elevadas tasas de natalidad (superiores al 22 por mil), una tasa de mortalidad en descenso (media del 10 por mil) y un crecimiento natural alto del 1,1% (media de 700 a 1.000 personas al año), el cual queda enmascarado por efecto de la intensa emigración. En 1951, por poner un ejemplo, nacía en Lorca un niño cada 5:42 horas y cada 11:36 horas se producía una defun-

ción; en el conjunto del año, se dieron 1.527 nacimientos (778 varones y 749 mujeres) frente a 755 muertes. En 2006 la cifra de nacimientos se había reducido hasta los 850 (de los 1.700 que se darían en el hospital general de Lorca para toda el área sanitaria) aun cuando el municipio contaba con el doble de población.

El plan, por sus objetivos y forma de proceder, pretende ser realista y quedar ajustado a la situación que ofrece la Lorca de la Autarquía franquista, una ciudad estancada en lo económico y en lo social durante décadas y que espera iniciar una nueva etapa de despegue que la saque de su prolongada languidez. Los redactores lo ponen de manifiesto: el documento debe adaptarse todo lo posible a «unas realidades existentes muy difíciles de trastocar», y que, no tenerlas en cuenta, haría «fracasar cualquier Plan de Urbanización, por acertado que parezca»; tales realidades pueden ser las referidas a un marco geográfico singular (emplazamiento), su estructura económica y social, la fragmentación y particularidad de la propiedad del suelo, las carencias urbanas detectadas, la presencia de un espacio de huerta determinante que hay que proteger y que llega a las mismas puertas de la ciudad, la existencia de un rico patrimonio monumental, etc. Por otro lado, los autores del plan aclaran que las soluciones propuestas para el crecimiento y ordenación de la ciudad pueden resultar «poco brillantes o monumentales» al quedar, por lo general, «condenadas a una permanencia ilimitada sobre el papel y a una eficacia perturbadora»; máxime cuando la situación financiera del Ayuntamiento lorquino es mala ante la escasa recaudación vía tasas e impuestos. En 1948 el presupuesto municipal ascendía a poco más de 4,5 millones de pesetas, de los que sólo 819.080,65 pesetas se destinan a inversiones en obra pública, lo que supone tres veces más de lo dedicado un año antes cuando el presupuesto alcanzó los 3,6 millones. Los bajos rendimientos agrarios provocados por el déficit hídrico, la existencia de un sector industrial atomizado y poco evolucionado, el déficit de dotaciones comerciales y de servicios privados, y la sangría emigratoria al exterior, propicia que

los ingresos sean escasos en el marco de una ciudad rentista cuya supervivencia depende del régimen de precipitaciones.

Los documentos que nos permiten conocer la configuración urbana que hubiera tenido Lorca si el plan se llega a aprobar definitivamente son: una memoria explicativa, unas normas para las ordenanzas de edificación y finalmente un conjunto de 12 planos, de los que siete son referentes a la ordenación propuesta, destacando los tres primeros por su calidad de representación gráfica, símil a otros planes redactados por Blein:

- Plano general de ordenación urbana (escala 1:2.000).
- Plano de alineaciones de la ciudad (escala 1:1.000).
- Plano de alineaciones del barrio de San Cristóbal (escala 1:1.000).
- Plano de zonificación y zonas de ordenanza (escala 1:2.000).
- Plano de organización de centros y barrios (escala 1:2.000).
- Plano de alturas y volumen de la edificación (escala 1:2.000).
- Plano de comunicaciones (escala 1:5.000).

La ordenación general de la ‘nueva ciudad’ estriba, por determinación de sus autores, en una docena de «ideas fundamentales» que pasan a analizarse a continuación.

1ª.- Desviación de la carretera nacional que va de Murcia a Granada. Se pretende solucionar uno de los problemas más graves que presenta la ciudad: reducir en la medida de lo posible el tráfico en las travesías urbanas, el cual debe quedar limitado al flujo interno y sacar fuera de la población el tráfico de paso (sobre todo el pesado). Máxime cuando la travesía de la carretera de Murcia a Granada (N-340) atraviesa toda la ciudad: Desde el Carril de Murcia, se prolonga por el interior del barrio de San Cristóbal (calle Caballón, Mayor y subida del Puente) hasta el eje que conforman las calles de Santo Domingo, Lope Gisbert, Óvalo de Santa Paula y Carretera de Granada. Además,

se da la circunstancia que a este tráfico se superpone el que circula por la carretera comarcal que discurre entre Águilas y Caravaca, siendo el punto más conflictivo el único puente para vehículos a motor que por entonces existía en Lorca: el Puente Viejo de San Cristóbal, que actuaba como ‘cuello de botella’. Hacia 1952 el número de turismos y camiones que discurría por la N-340 era de 1.650 diarios (600.000 al año); las molestias al vecindario son continuas como se pone de manifiesto en la prensa local del momento: los vecinos de la calle Mayor se quejan del «constante tránsito de automóviles que tiene sumida la calle en una polvareda insostenible que obliga a tener cerradas las puertas y ventanas de las viviendas» solicitando mayor frecuencia en el baldeo de esta vía. Además de la rotura de aceras, tuberías y pavimentos, muchos lorquinos están especialmente molestos por los camiones de grandes dimensiones y tonelaje que «hacen trepidar los edificios con sus pitos de grillos gigantes y estremecerse todas las vísceras del cuerpo» además de circular a gran velocidad, produciéndose algunos accidentes graves. En mayo de 1955 el Ayuntamiento acuerda establecer un servicio de control de tráfico por guardias urbanos en tres cruces conflictivos de la travesía: bajada del Puente en la plaza de la Estrella, en las inmediaciones de la Estación de Servicio y en la confluencia de la calle Lope Gisbert con la Cuesta de San Francisco.

Para solucionar este problema urbano que aumenta la congestión, la contaminación, la inseguridad y disminuye la calidad de vida de los residentes en los espacios próximos a las travesías de ambas carreteras, el plan proyecta dos actuaciones vitales: la construcción de una *vía alternativa al itinerario urbano* que, por su trazado, no puede ser considerada como una ronda de circunvalación propiamente dicha al quedar en sus extremos urbanizada como una avenida de penetración más; y la creación de un *nuevo puente sobre el río Guadalentín*. Esta nueva infraestructura estaba proyectada al final de la avenida de los Mártires (hoy avenida Juan Carlos I) que, para los autores, fue «creada, al parecer, con esta idea», marcando claramente su

emplazamiento. No quedaban muchas opciones entonces para el trazado de esta vía alternativa que iba a permitir sacar del casco urbano el continuo tráfico de paso, teniendo en cuenta otros elementos determinantes en la estructura urbana de Lorca como la línea del ferrocarril, el cauce del Guadalentín, la rambla de Tiata o la disposición longitudinal del espacio edificado.

Para ello, se plantea una ronda perimetral de aproximadamente tres kilómetros de longitud a ejecutar al sur del casco urbano, la cual, coincide en buena parte con el trazado actual, de desarrollo muy posterior. El nuevo vial partiría como una bifurcación de la travesía tradicional en el actual cruce del barrio Apolonia para dirigirse en su primer tramo hacia la estación de ferrocarril de San Diego, continuar en línea recta sobre el antiguo Canal de San Diego, para luego realizar un quiebro a la altura de la iglesia de San Diego y la Media Luna que lo va a prolongar hasta el nuevo puente construido al final de la avenida de los Mártires. En efecto, este trazado coincide exactamente con la actual avenida de Europa, abierta al tráfico en 1981, en un principio como «desvío», junto al nuevo puente de San Diego, tras treinta años de reivindicaciones continuas por parte de entidades locales y fuerzas vivas. Desde el puente de San Diego, la ronda perimetral gira hacia la izquierda hasta alcanzar el Convento de las Clarisas y bordear en semicírculo la zona de las Alamedas con trazado paralelo a la rambla de Tiata para desembocar en la carretera de Águilas a la altura del cruce del Gato. Ésta parte del trazado también coincide con las actuales avenidas de Santa Clara y Poeta Para Vico, sólo que el trazado actual (construido en los años 80 y 90) continúa junto a la rambla de Tiata para enlazar con la Ronda Sur. A partir del cruce del Gato el trazado propuesto no llegará nunca a ejecutarse, pues desde este punto, el vial se dirige con trazado recto y paralelo al camino Marín hasta la urbanización Los Naranjos y de ahí, en diagonal, crea una doble conexión a modo de «Y» (que recuerda a la proyectada por Blein para el tramo final de la Gran Vía murciana) con la travesía de la carretera de Granada a la altura de la actual rotonda

de San José (confluencia de la avenida Jerónimo Santa Fe y la calle Pérez Casas), y junto al instituto «J. Ibáñez Martín» aprovechando el paso de un canal de riego.

El principal obstáculo que encuentra este nuevo vial de circunvalación es el trazado de la línea del ferrocarril, que se ve obligado a cruzar en dos ocasiones. Para ello, Blein y Carbonell proponen dos soluciones: para el paso a nivel de Santa Clara se opta por la creación de un paso subterráneo (que curiosamente se ejecuta en la actualidad, ¡58 años después!), mientras que para el paso a nivel del camino Marín, se opta por un paso elevado sobre la vía (solución que aún está en el aire mientras no se concrete la solución definitiva al soterramiento de la línea de Alta Velocidad a su paso por Lorca en el corredor estratégico del Mediterráneo).

2ª.- Desviación de la carretera comarcal de Águilas a Caravaca. Para la otra carretera general que cruza la ciudad de norte a sur utilizando buena parte de la travesía de la carretera nacional anterior, también es preciso su desvío para librar al centro urbano del tráfico de paso, si bien es muy inferior al que registra la carretera que discurre entre Murcia y Andalucía. El trazado del viario urbano existente y la limitación topográfica, obliga a que la parte del trazado que discurre por el barrio de San Cristóbal entre la carretera de Caravaca y el Puente Viejo se mantenga a pesar de la insuficiente capacidad de las calles. Desde el puente, el tráfico de paso se debe dirigir por la avenida de Santa Clara hasta alcanzar la vía perimetral propuesta paralela a la rambla de Tiata y enlazar con la carretera de Águilas. Este es el trazado que se sigue utilizando en la actualidad al margen de la autovía A-7. Otra opción alternativa ligada a reformas interiores importantes en San Cristóbal es tomar el puente de San Diego para llegar a la carretera de Caravaca utilizando una calle de nueva apertura que lo conecta con la calle Abellaneda y la ronda exterior.

3ª.- Carretera de cornisa por los barrios altos (ronda exterior). Otra de las aportaciones

significativas de este Plan de Ordenación es la creación de dos viales de cornisa (llamados en el plan «ronda exterior») que se trazan adosados a los barrios altos de Lorca como límites de cierre al espacio urbano, tan propio en los planes de ordenación en la España de los años cincuenta. Con ello, se pretende integrar estas zonas deprimidas aumentando su accesibilidad desde el centro de la ciudad y fomentar la creación de nuevas zonas verdes con repoblaciones forestales en los espacios intersticiales, dado que «la edificación no ha de seguir en su totalidad hasta esta ronda». Así se conseguirá la regeneración urbanística de estas áreas degradadas, la construcción de nuevas viviendas y su potenciación funcional.

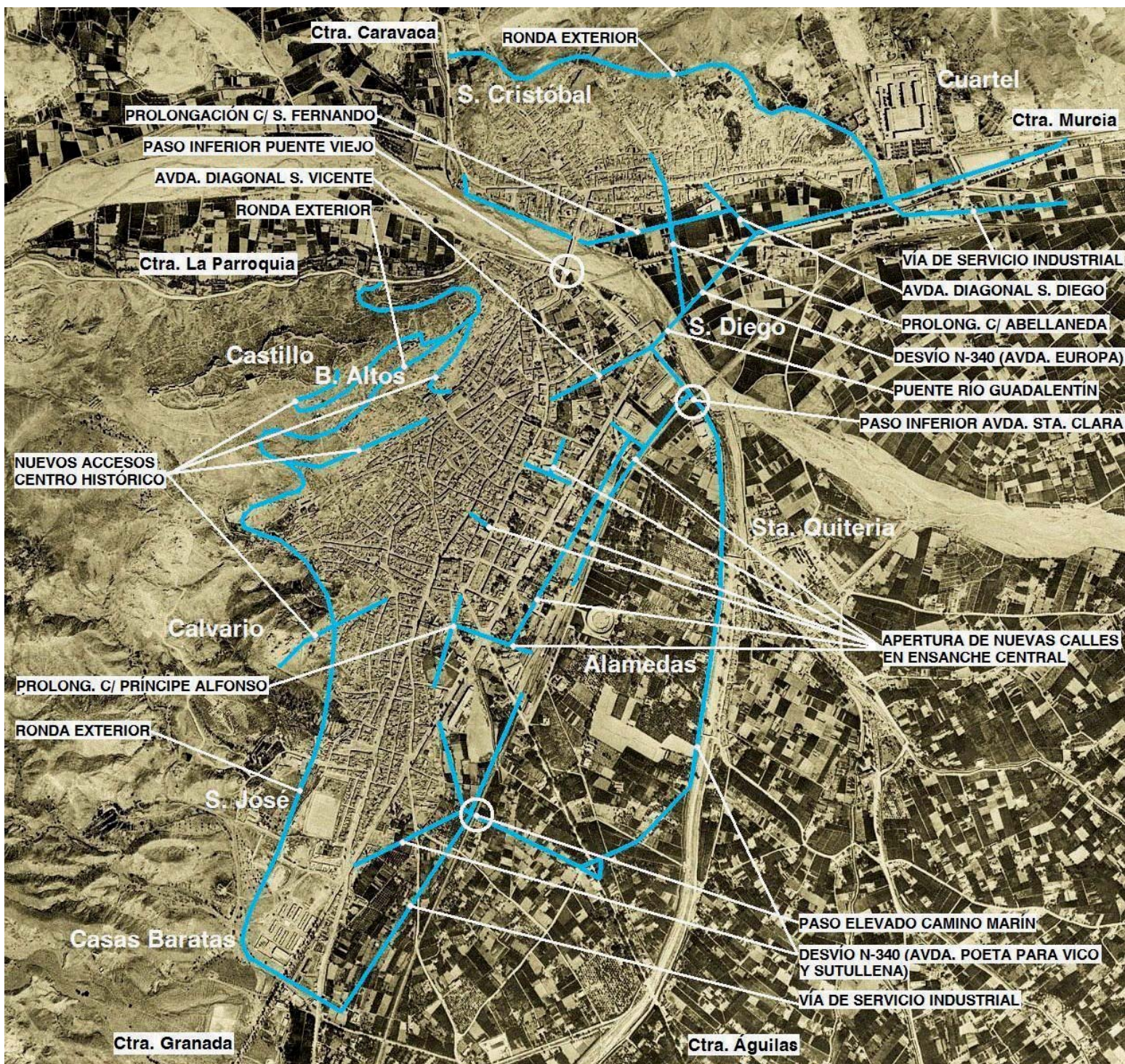
Por el barrio de San Cristóbal, la ronda exterior parte de la Ramblilla de Tejares y asciende hasta el actual Campo de Fútbol «Alfonso Embarre» para continuar, entre cerros y vaguadas, por detrás de los cabezos de La Palma y Casas Blancas hasta enlazar con el final de la calle Abellaneda a la altura del parque de La Verdad y desde ahí, con un trazado sinuoso por detrás de las calles Escalante, Mulero y Portijico, conectar con la carretera de Caravaca. En la ciudad propiamente dicha, la ronda exterior se inicia en la carretera de La Parroquia y asciende por La Velica hasta el atrio de San Juan (único tramo existente, hoy carretera del Castillo) para descender progresivamente frente a los atrios de Santa María y San Pedro (hoy quedaría en medio de la trama urbana de estas barriadas) y alcanzar tras un recorrido muy zigzagueante la ermita de San Lázaro y El Calvario (discurriendo por el parque que existe delante del complejo religioso). Desde este punto, la ronda continúa en declive por la zona alta de San José (La Quinta) hasta el antiguo estadio de fútbol para desembocar tras un giro de noventa grados en el actual barrio de Alfonso X el Sabio (las Casas Baratas) y carretera de Granada. Los autores del plan recomiendan, asimismo, la conservación de los restos de los templos medievales de San Pedro, Santa María y San Juan pues su reconstrucción no la consideran económicamente aconsejable.

Estas rondas exteriores, que tantos beneficios hubieran reportado a los barrios altos de Lorca, fueron lamentablemente obviadas en los posteriores (y aprobados) Planes Generales de Ordenación Urbana de 1967 y 1987. Después de 50 años desde la redacción del plan de Blein y Carbonell, esta misma propuesta está replanteada en el Plan General de 2003, actualmente en vigor. Con un trazado y funcionalidad muy similar, estas rondas comparten con sus primigenias las dificultades técnicas de ejecución (dificultad topográfica, excesivas pendientes, movimiento de tierras, alto coste de las obras, necesidad de expropiar terrenos, derribo de viviendas, consecuencias sociales...) pero las planteadas ahora llevan aparejado el desarrollo de suelos de futura urbanización residencial. De momento, estas rondas exteriores sólo aparecen reflejadas en el papel.

4ª.- Ordenación del tráfico pesado y red arterial. En el plan se prevé que el tráfico pesado que está ligado a las estaciones de ferrocarril y a las zonas industriales previstas en los extremos de la ciudad, circule por dos vías periféricas y ajardinadas, paralelas a la línea del ferrocarril para conectar estas áreas de producción con la carretera nacional. En el caso de Sutullena se plantea una avenida de 20 metros de anchura entre la carretera de Águilas y la avenida de Santa Clara, teniendo en cuenta que en sus inmediaciones quedaba emplazada la Estación de Autobuses; mientras que la estación de San Diego queda conectada con el eje de acceso desde Murcia.

La red arterial proyectada para el conjunto de la ciudad, al margen del vial de circunvalación descrito anteriormente, se estructura en tres ejes:

— *La travesía urbana de la carretera de Murcia a Granada:* Carril de Murcia (actual avenida de las Fuerzas Armadas), calle Teniente Arcas (Ortega Melgares), Caballón, General Sanjurjo (Mayor), subida del Puente (Alcalde Pelegrín Rodríguez), Puente del Barrio; La Alberca, Santo Domingo, Lope Gisbert,



Nueva red viaria general. La mayor aportación del Plan de 1952 para el diseño y estructuración de una nueva ciudad es el esquema viario que proponen los redactores basado en cuatro ejes: el desvío de la travesía de la carretera nacional con una circunvalación, la ronda exterior para los barrios altos, la ordenación del tráfico pesado en las áreas productoras y nuevos ejes para la distribución del tráfico interno. Muchas de las actuaciones propuestas quedaron en el olvido en planes de ordenación posteriores, las que menos se ejecutaron muy 'a posteriori', varias resultan imposibles de acometer en la actualidad y otras son aún hoy una utopía. Fotografía aérea (1956). Vuelo americano. (Cartomur).

Príncipe Alfonso, Óvalo de Santa Paula y Carretera de Granada.

- *La travesía urbana de la carretera de Águilas a Caravaca*: A las calles anteriores hasta el Óvalo, se unen la carretera de Caravaca, calle Mayor de Arriba (Eulogio Periago), Plaza de las Hortalizas y Carretera de Águilas (avenida de Cervantes).
- *Ejes internos* que parten desde el barrio de San José: Carril de Gracia (Pérez Casas), Nogalte, Cuesta de San Francisco, Rey Carlos (Poeta Carlos Mellado) para conectar con la avenida de los Mártires (Juan Carlos I); el eje que recorre el Casco Histórico: Nogalte, Alfonso X el Sabio, Selgas, Plaza de España, calle Prim (Álamo) y Musso Valiente hasta la avenida anterior; y un nuevo eje oblicuo que atraviesa los ensanches previstos en San Diego. Todos los ejes, funcionalmente, han actuado como tales hasta nuestros días, a excepción de este último que hubiera resultado muy útil para descongestionar y diversificar el reparto del tráfico interior.

5ª.- Nuevos ejes de distribución para el tráfico interno. Es quizá la aportación más novedosa al nuevo esquema viario general propuesto en el Plan General de 1952. De haberse llegado a ejecutar, la fisonomía de Lorca en algunos barrios de la ciudad sería muy distinta a la de nuestros días; se hubieran creado nuevos ejes alternativos a los tradicionales para el tráfico rodado. Estos nuevos ejes suponían fracturar el esquema itinerante de las principales vías urbanas (trazadas de manera paralela en sentido noreste-suroeste) y la apertura de imprescindibles ejes transversales. En 1950 estaban registrados 129 automóviles, 3.409 vehículos de tracción animal y 3.416 bicicletas, frente a los 60.300 vehículos actuales.

Son seis los ejes básicos de nueva creación:

- *La prolongación en línea recta de la calle Abellaneda* en el barrio de San Cristóbal desde la calle Mayor hacia la zona de San Diego, a través del actual colegio «Sagra-

do Corazón de Jesús» y la vía lateral de la Casa Mata, para finalizar en el nuevo puente sobre el Guadalentín. Esto hubiera supuesto una comunicación directa del barrio con el centro de la ciudad y la descongestión del Puente Viejo. La situación del entronque de esta nueva avenida (de 20 metros de anchura y 300 de longitud) con el desvío que desde la carretera de Murcia se dirige al nuevo puente, hace pensar que el puente proyectado debiera tener menor luz que el actual, y por tanto, menor pendiente en la rampa de acceso al mismo, disipando así el límite que supone el cauce del río en la trama urbana.

- En esta misma barriada, el plan plantea la apertura de una *nueva vía urbana de acceso a San Cristóbal* desde la actual avenida de Europa. Se trata de una avenida diagonal de 20 metros de anchura y 200 de longitud que parte de la iglesia de San Diego para dirigirse con un trazado rectilíneo hasta la calle Caballón. Con esta doble bifurcación se pretendía conseguir una distribución más racional del tráfico de penetración o salida: bien hacia el centro urbano, o bien hacia el barrio de San Cristóbal y la carretera de Caravaca respecto a la carretera de Murcia y viceversa. Esta avenida diagonal podría corresponderse en la actualidad con la calle Puente Gimeno, trazada de norte a sur y de menores dimensiones; el esquema viario propuesto es más simple, coherente y funcional que el actual (semáforos incluidos), puesto que la calle Juan Antonio Dimas (que se dirige al Complejo Polideportivo Europa) no aparece alineada y el flujo de tráfico tendría mayor continuidad.
- También en San Cristóbal, se planifica en el ensanche de San Diego la *prolongación de la calle San Fernando* (paralela al cauce del río) con un quiebro a la izquierda pasado el Puente Viejo del Barrio hasta alcanzar en línea recta la avenida diagonal mencionada antes, tras atravesar perpendicularmente la nueva prolongación de la calle Abellaneda.

Vendría a suponer lo que hoy es la avenida de Rafael Maroto o Bulevar de San Diego sobre el viejo canal de riego, pero trazada unos 80 metros más próxima a la calle Charco; es decir, esta nueva avenida se situaría en la parte posterior del actual colegio «Sagrado Corazón de Jesús», cuya urbanización no se realizaría hasta fechas muy recientes tras una larga etapa de abandono. Su anchura sería de 15 metros y su longitud de 380 metros.

En estas nuevas avenidas, tal como aparecen planteadas y trazadas, hubiese sido acertado recomendar un sistema de direcciones únicas para el tráfico rodado que hubiera redundado en beneficio de la fluidez y velocidad de movimiento.

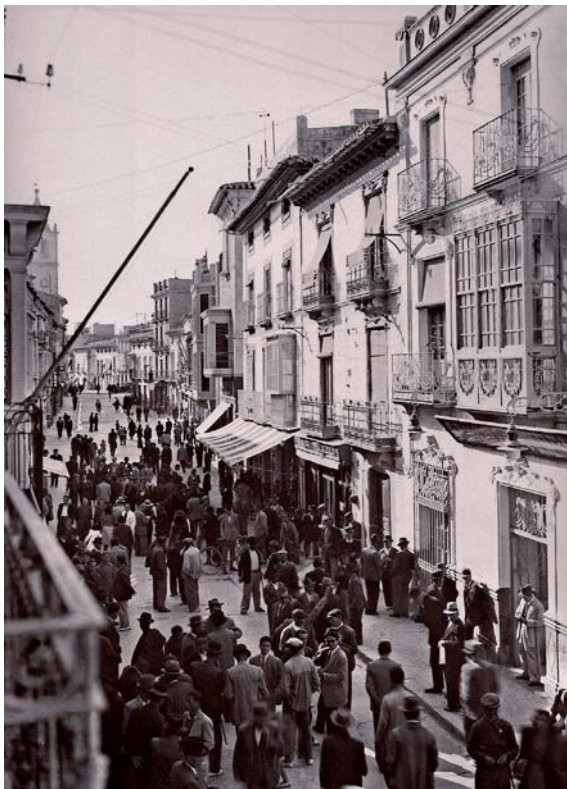
En el centro de la ciudad se plantean los siguientes ejes de nueva creación:

- El más importante y significativo que hubiera transformado el paisaje urbano del ensanche central de Lorca es el que he denominado «*avenida diagonal de San Vicente*», un gran eje oblicuo de 30 metros de anchura que partiendo del arranque de la avenida Juan Carlos I junto al nuevo puente de San Diego, se dirige con trazado rectilíneo hasta la glorieta de San Vicente (unos 250 metros de longitud), quedando paralela al Carril de Caldereros y transversal a la calle Eugenio Úbeda; el tramo final de esta avenida quedaría donde se emplaza en la actualidad la biblioteca pública «Pilar Barnés». La funcionalidad de esta avenida diagonal sería análoga a la planteada en San Diego: bifurcación y mejor distribución del tráfico interno, puesto que el tráfico que procediera desde la avenida de Europa podría penetrar al centro urbano por dos itinerarios alternativos: bien la avenida Juan Carlos I, o bien el nuevo eje que nos comunicaría directamente con la calle Lope Gisbert y el Centro Histórico, no siendo necesario subir hasta La Alberca y rodear por Santo Domingo. Para la carretera de La Parroquia, el plan contempla la creación de un túnel o paso inferior por debajo del pretil del Puente Viejo para aquellos que

procedieran de la avenida de Santa Clara así como el ensanchamiento de esta arteria urbana.

La apertura de esta avenida diagonal implicaría ejecutar un costoso proyecto de reforma del tejido urbano preexistente que hubiera derivado en la expropiación de huertos interiores, el soterramiento de canales y acequias de riego, el derribo de algunos edificios residenciales y el cobro de elevadas contribuciones, recordando a los polémicos procesos de trazado y apertura de grandes vías en muchas ciudades españolas (Madrid, Granada, Salamanca, Murcia...) sobre tejidos urbanos antiguos y que provocaron algunas de las actuaciones urbanísticas más desafortunadas de la historia urbana reciente de España (CHUECA GOITIA; 1977); es posible que en Lorca no hubiera resultado, a efectos sociales, tan dramático como en otros lugares. En la necesidad de financiar un proyecto de estas características teniendo en cuenta la mala situación económica de la hacienda municipal, no extraña que, como ocurriera en otras poblaciones, se buscasen otras fórmulas recaudatorias ligadas a prácticas especulativas y ese muro de grandes edificios que es la avenida Juan Carlos I quizá se hubiese prolongado por este nuevo eje que, con seguridad, hubiera alcanzado altas cotas de congestión y saturación como se ha dado en otras arterias lorquinas, mutando, aún más, el paisaje urbano tradicional de Lorca; o no, quién sabe.

- Un nuevo eje que hubiera llevado aparejado otro proceso de renovación interior, pero de menor calado que el anterior, es la *continuación de la calle Príncipe Alfonso* desde la plaza de Colón hasta la calle Travesía de Zenete y José Mouliá con la creación de una plaza pública detrás de la iglesia del Carmen, permitiendo la descongestión de la calle Santa Paula y Jerónimo Santa Fe. De esa misma plaza partía otro *eje transversal con dirección a la explanada de la estación de Sutullena atravesando el Óvalo de Santa Paula*, encrucijada que en lugar de tener cuatro accesos, hubiera tenido seis, consi-



Calle Corredera (h. 1958). *Principal eje comercial y de reunión de Lorca, por ella discurrieron las procesiones de Semana Santa hasta 1956; su transformación ha sido total. (Archivo Histórico de Lorca).*

guiendo una mayor abertura y dispersión en sus altas y compactas edificaciones.

— Por último, los redactores plantean un nuevo eje paralelo a la avenida de los Mártires, entre ésta y la línea del ferrocarril, para estructurar esta parte del ensanche central, unificando tipologías edificatorias y dotando de funcionalidad a un espacio de borde aún hoy sin ordenar.

Estas actuaciones, como bien apuntan Blein y Carbonell, suponen la «verdadera reforma urbana de Lorca». De haberse ejecutado, el barrio de San Diego, San José y parte del ensanche central, por ejemplo, no tendrían nada que ver con lo que hoy existe, habrían mejorado de forma muy notable su estructura interna.

6ª.- Creación de tres ejes urbanos característicos. Van a configurar el cerebro funcional de la ciudad, siguiendo las ideas de teorías orga-

nicistas propias de los planes de ordenación de esta época. Los denominados «ejes urbanos característicos» son tres, localizados en el sector central de Lorca, al que se dota de mayor peso específico respecto a los barrios periféricos, considerando su tradicional condición como centro de servicios para la población.

— *Eje comercial.* Como no podía ser de otra forma, la vida comercial de Lorca en los años cuarenta y cincuenta estaba centrada en su vía urbana principal: la Corredera, calle-salón cerrada al tráfico en 1908, que estrenó nuevo pavimento a base de losetas de cemento en 1955 y siempre fue la calle mejor iluminada de la ciudad. Una calle mayor de ambiente hispano a modo de «patio de vecindad» donde se situaban bancos, cajas de ahorros, cafés, organismos oficiales como la Cámara Agraria o el Sindicato de Regantes y los establecimientos comerciales de mayor prestigio; en ella se cerraban los tratos comerciales con un simple apretón de manos y fue lugar de celebración de los desfiles de Semana Santa hasta 1956. El plan plantea la prolongación de este eje comercial por la calle Calvo Sotelo (Nogalte), amplia vía que garantiza su capacidad «por bastante tiempo».

La preeminencia de la Corredera como vía comercial por excelencia se mantendrá hasta los años noventa cuando el sector comercial más moderno y de mayores dimensiones ocupará los bajos de los nuevos edificios construidos en los otros dos ejes urbanos, más modernos y funcionales.

— *Eje representativo.* En la parte baja de la ciudad y paralelo a la Corredera, se sitúa el eje de las calles Santo Domingo, Lope Gisbert y Príncipe Alfonso, quedando el mismo entre los otros dos ejes urbanos. Una vez desaparecido el tráfico de la travesía, este eje debiera convertirse en la principal arteria de prestigio de Lorca dados los servicios públicos que se encontraban entorno a ella en los años cincuenta: Teatro Guerra, Casino Artístico-Literario, Correos y Telégrafos (esquina con la plaza de Calderón), Comisaría de Policía, Biblioteca Municipal (en

los bajos del teatro), proximidad del Gran Cine-
ma, Estación de Servicio, hoteles y pensiones,
etc. El importante empaque monumental que
le prestan los edificios religiosos (La Merced,
Santo Domingo, Capilla del Rosario, Clarisas o
Monjas de Abajo, San Mateo, San Francisco),
civiles (Palacio de los Moreno Rocafull, de los
Mula, de los García de Alcaraz, de los Guevara,
de los Condes de San Julián...), y la existencia
de coquetos espacios públicos con sus glorietas
y jardines (Santo Domingo, San Vicente, Calde-
rón de la Barca, Colón y del Negrito), le mere-
cen tal calificativo.

La representatividad de este eje se mantie-
ne en nuestros días aunque el paisaje urbano
que ofrece es muy diferente al de entonces: han
desaparecido algunos edificios monumentales,
se han rehabilitado otros, se han abierto nuevas
calles en sus inmediaciones; la renovación del
caserío se ha consumado en buena parte del eje,
antiguos servicios públicos han sido sustituidos
por otros más acordes con las necesidades ac-
tuales, se han abierto nuevos espacios públicos;
la dotación comercial y de oficinas es muy no-
table, la vida urbana es muy activa, el tráfico
rodado es excesivamente denso y se ha poten-
ciado su papel como eje turístico (museos), por
cuanto en los últimos meses viene sufriendo una
profunda remodelación en su apariencia estética
y de los servicios urbanos básicos para la pobla-
ción residente.

— *Eje de servicios.* A una cota más baja y
también paralelo al eje anterior se sitúa la ave-
nida de los Mártires (actual avenida Juan Carlos
I), a la que los redactores del plan le asigna el
papel de «eje de servicios», siendo la «más am-
plia y moderna» de las avenidas lorquinas. Su
desarrollo posterior apenas le aporta en los años
cincuenta algunos edificios aislados de interés
artístico (Huerto Ruano, Casa de los Soubrier,
de los Martínez de Miguel), siendo la zona de
la ciudad de ensanche más reciente. Urbanizada
en su totalidad en 1947, en ella se emplaza-
ban populares establecimientos de ocio urbano:
Cristal Cinema, el complejo deportivo y lúdico
«Parque Avenida», varios cines de verano, club

de tenis, lugar de celebración de la Feria de
Septiembre y de los mercados semanales en el
estío; edificios públicos como la nueva Escuela
de Maestría Industrial, el Cuartel de la Guardia
Civil (La Zona) así como talleres, almacenes e
instalaciones industriales (textil, cerámica, ma-
teriales de la construcción...), en sorprendente
mezcolanza con edificaciones residenciales de
diferente porte y categoría arquitectónica.

En la actualidad la avenida Juan Carlos I
se ha configurado como la Gran Vía de Lorca
tanto por el modelo de urbanización empleado
al permitir edificios de gran altura, como por su
activa vida urbana, y por su alta y especializada
dotación comercial y de servicios de todo tipo
(terciario superior).

**7ª.- Saneamiento de los barrios altos de
Lorca.** Uno de los mayores problemas a los
que se enfrentan las autoridades municipales
es la falta de viviendas de iniciativa pública
que palién el déficit estructural existente, es-
pecialmente en los barrios altos de la ciudad,
donde habita la población más humilde. Su ma-
nifestación más directa es la existencia, por for-
mación espontánea, de infraviviendas y cuevas
excavadas en el monte de los cabezos de los
barrios de San Juan, Santa María, San Pedro,
El Calvario y San Cristóbal. En 1956 estaban
censadas 231 cuevas que acogían a más de 800
personas; en 1972 aún quedaban 52 de estas vi-
viendas troglodíticas. «Las cuevas del Castillo
siguen cobijando miserablemente a cientos de
familias, constituyendo un problema que, hasta
ahora, sólo encuentra de vez en cuando, el oasis
humanitario de las alentadoras visitas y ayudas
llevadas a cabo por las Conferencias de San Vi-
cente de Paul y Secretariados de Caridad» son
las declaraciones del alcalde Juan Mouliá en su
visita a Santa María.

Este gravísimo problema de auxilio social
pretende ser solucionado por los redactores del
Plan General a través del «saneamiento de es-
tas zonas insalubres de viviendas». Para ello
se propone una solución radical: «la desapari-
ción de toda la zona alta que aún subsiste» en



Perspectiva de los Barrios Altos desde El Calvario (1951). *En los años 50, la situación en la que se encuentran estas barriadas humildes es tal, que los redactores del Plan General determinan su aniquilación, su reconversión en zonas verdes y realojo de sus habitantes. (Jean Dieuzaide).*

los barrios altos lorquinos para poner fin a esos alojamientos ínfimos y «reconstruir de forma decorosa» esos sectores, «re poblando el resto de vegetación forestal»; el excedente de población resultante por efectos del traslado (de 400 a 500 familias) «habrá de alojarse en las viviendas construidas en parte de los emplazamientos previstos» en los barrios de San Cristóbal y San José. En los cabezos de San Cristóbal, se planifica la renovación de parte del caserío afectado con motivo del trazado de la ronda exterior (que se asienta sobre decenas de viviendas) y la nueva ordenación de varios sectores anexos a ella. Mayor transformación se plantea para los barrios altos ubicados bajo el Castillo con la aniquilación hasta los cimientos de la trama medieval; en el plano de alineaciones se observa la desaparición total de estas barriadas, quedando el límite del espacio edificado a conservar en la calle Zapatería y Gómez, parte baja de la calle Mayor de Santa María, zona de la Cárcel y el eje de las calles Marmolico, Cuatro Granadas, placeta del Pipí y calle Alcaraz. De ahí

para arriba hasta la carretera del Castillo y el nuevo vial exterior con sus accesos, se hallaría un gran parque urbano de repoblación forestal con especies autóctonas, caminos para el paseo y zonas de ocio, en definitiva, una «zona natural de innegable naturaleza como marco o fondo de la silueta de la población». Sobre todo ello, las altivas torres de las parroquias de San Juan, Santa María y San Pedro, ya en una lamentable situación de abandono y ruina. Una operación urbanística de esta magnitud resultaría muy costosa para las arcas municipales y sus resultados finales (sinergias urbanas, sociales y ambientales), una incógnita. ¿Hubiera merecido la pena? ¿Habría sido efectivo?

8ª.- Creación de un nuevo centro de edificación oficial (nueva Plaza Mayor). Otra de las curiosidades de este plan de ordenación urbana es la creación de un nuevo centro de poder en el centro de la ciudad que sustituyera al tradicional ubicado en la Plaza de España y sus inmediaciones. Ello responde a su posición

«algo desplazada del centro del casco urbano», situación excéntrica que se convierte en más desfavorable según los nuevos ensanches previstos, aunque se reconoce su indudable carácter monumental; la situación que, además, presentan muchos edificios públicos en cuanto a localización y estado de los locales, invita a los arquitectos redactores a pensar en crear un nuevo centro oficial donde queden radicados los principales centros públicos. El lugar elegido, que «hubo que pensarse detenidamente», es céntrico y presenta buena accesibilidad: la manzana comprendida entre las calles Lope Gisbert, Floridablanca, la nueva calle Musso Valiente (la actual con su trazado quebrado desaparece y se traza otra más amplia que pronto se integra en el nuevo espacio oficial), la avenida de los Mártires (Juan Carlos I) y la calle Presbítero Emilio García para incluir la iglesia de San Mateo, la principal de la ciudad; además, la densidad de edificaciones en la zona es baja pues ocupa en su mayor parte el solar donde estaba situada la antigua Real Fábrica de Afino de Salitre. La idea es crear en el centro de esa manzana una nueva Plaza Mayor ajardinada de planta rectangular de 6.000 m² de superficie y con soportales en tres de los cuatro lados de su perímetro (excepto el que mira a San Mateo), la cual, estaría flanqueada sólo por edificios oficiales: nuevo Ayuntamiento (el antiguo «será insuficiente con el tiempo»), Juzgados (deben «desaparecer de su situación absurda actual»), Correos y Telégrafos, Teléfonos, Biblioteca pública, Centro Cívico, oficinas delegadas del Estado... En el plano general de ordenación se incluye la situación concreta de algunos edificios: el nuevo Ayuntamiento, en un inmueble exento algo retranqueado con fachadas principales a la calle Lope Gisbert y la nueva plaza (donde se hallaba la Estación de Servicio), mientras que el Palacio de Justicia lo sitúan enfrente, entre la misma plaza y la avenida de los Mártires. El porticado de las nuevas plazas mayores es propio del planeamiento franquista pues se trata de un importante recurso que enfatiza las tradiciones nacionales y las aspiraciones imperiales del Régimen.



Plaza de España (h. 1947). Siendo alcalde de Lorca Ángel Puigcerver, se llevó a cabo una profunda remodelación de este espacio, principal centro administrativo y cultural de la ciudad que el Plan de 1952 quería trasladar a otro lugar.

La salida del principal centro administrativo del Casco Histórico de Lorca, podría haber aumentado el estado de degradación de una zona que ha sido muy castigada por el crecimiento periférico de la ciudad: despoblación, deseconómias, pérdida de edificios emblemáticos, falta de inversión pública y privada, inadaptación a las necesidades urbanas actuales, prácticas especulativas, etc. Como anécdota, en este mismo lugar se proyectó en 1929 la construcción de un nuevo Mercado de Abastos para Lorca en la parte más próxima a la avenida de los Mártires con conexión mediante una avenida con parte central desde la calle Lope Gisbert.

9ª.- Respeto a la zona monumental de la ciudad. La zona antigua de Lorca, que no será declarada Conjunto Histórico-Artístico hasta 1964 (Decreto 612 del 5 de marzo; BOE núm. 65 del día 16), queda situada en el plan como un área donde se «restringen al mínimo» las reformas urbanas; es una zona a conservar, por su interés monumental y por «imperativos económicos» al ser muy costosas las expropiaciones para realizar actuaciones de reforma interior de envergadura. En el texto se afirma de forma taxativa: «Se tenderá a conservar todos los edificios y zonas de interés local acusado, así como todas las construcciones de valor histórico-artístico»; las ordenanzas de edificación propuestas en este documento deberán ser de aplicación «severa». Queda constancia del interés que Blein y Car-

bonell tienen en la preservación de los hitos y valores arquitectónicos de la ciudad, a pesar de extraer del centro monumental su principal centro administrativo. Cinco años después, cuando Lorca continúa con su particular vacío legal en el marco urbanístico, comenzarán las tropelías en la zona más sensible de la ciudad que acabarán por adulterar, cuando no borrar para siempre, su principal seña de identidad.

10ª.- Emplazamiento de edificios públicos especiales. Al margen del novedoso emplazamiento en la nueva Plaza Mayor de los edificios administrativos más importantes (el cerebro de la ciudad), fuera de él quedan propuestos otros muchos:

— *Lonja Municipal.* Se sitúa en la actual avenida de Cervantes, en la zona del Huerto de San Rafael junto a la vía del ferrocarril, ocupando casi todo el espacio donde después se desarrolló el denso plan parcial Óvalo (1969) entre la citada avenida y la calle María Agustina. Este emplazamiento se considera como «el más adecuado» por su proximidad a la estación de Sutullena, los accesos a la huerta por la carretera de Águilas y su cercanía al centro urbano para su abastecimiento.

— *Estaciones de Ferrocarril y de Autobuses.* Se mantienen en servicio las dos estaciones de ferrocarril existentes, Sutullena y San Diego, dada la función social de las mismas, a pesar de encontrarse muy próximas (1,5 km.) fruto de las antiguas concesiones particulares para la explotación fraccionada del servicio, en los tramos Lorca-Alcantarilla y Lorca-Baza y Águilas. La estación de autobuses queda propuesta también junto a la vía del ferrocarril, entre la alameda Ramón y Cajal y la calle Fajardo El Bravo, justo donde hoy se ubica el centro de salud Lorca-Centro, quedando también delimitada por las dos avenidas proyectadas paralelas a la avenida de los Mártires (para tráfico interno y tráfico pesado). De esta forma, está en una posición central, accesible desde las principales arterias urbanas, y próxima a la estación de ferrocarril de Sutullena (creándose una cierta intermodali-

dad entre ambas). Entre 1946 y 1950 utilizaron desde Lorca el servicio de autobuses de línea 728.000 personas.

— *Cuartel de la Guardia Civil.* Para solventar las malas condiciones que tenía este cuerpo de seguridad en las instalaciones del cuartel existente en la calle Musso Valiente, se plantea la construcción de un edificio nuevo en la avenida de Santa Clara, entre la vía del ferrocarril y la avenida de los Mártires (lugar ocupado hoy por el residencial Miguel Ángel), dadas las buenas condiciones de visualidad, control, aislamiento y accesibilidad del lugar aprovechando el paso del nuevo vial de circunvalación. En los años cincuenta, este cuerpo se traslada al deficiente Cuartel de La Zona hasta su emplazamiento definitivo en la carretera de Granada (1961).

— *Centro de Higiene.* Se localiza en el edificio del Convento de La Merced, aprovechando las instalaciones existentes. Este antiguo inmueble, desamortizado a finales del siglo XIX y vendido a particulares, es sede desde 2003 de la Gerencia Municipal de Urbanismo, del Centro de Visitantes y de las oficinas de «Lorca, Taller del Tiempo» tras un complejo proceso de recuperación y puesta en valor que ha regenerado una zona que se había quedado obsoleta.

— *Mercados.* Blein y Carbonell sitúan tres nuevos mercados de abastos para servicio de la población. Además de contemplar el ya existente en el Casco Histórico (reformado en profundidad hacia 1941 en tiempos del alcalde Puigserver), prevé uno en el barrio de San Cristóbal, trasladando la tradicional Plaza de las Hortalizas a la calle Turbinto; otro en San Diego junto a la proyectada avenida diagonal; y otro mercado en el barrio de San José en la Travesía de Zenete, muy próximo al eje de Jerónimo Santa Fe. Su distribución resulta muy equitativa en el futuro desarrollo del casco urbano, teniendo en cuenta que estos lugares de consumo y frecuentación diaria constituyen importantes nodos de difusión comercial.

— *Cárcel de Lorca*. Sustituye a la existente, ubicada en el antiguo Pósito de Labradores (siglo XVIII). No se sabe muy bien porqué, los autores del plan la localizan en un edificio de nueva planta en San Cristóbal, sobre el cabezo de Casas Blancas en el mismo lugar que ocuparon los depósitos de la Mancomunidad de los Canales del Taibilla.

— *Grupos escolares*. Conscientes del grave problema que supone el mal estado y las carencias que presentan los centros escolares del municipio, se planifica para la ciudad la construcción de al menos doce grupos escolares situados en los lugares «más convenientes de salubridad, alejamiento de carreteras y zonas peligrosas»: tres en San Cristóbal (sobre los cabezos Piñero, Calvario Viejo y Casas Blancas); dos en San Diego (uno que coincide con el actual Sagrado Corazón de Jesús y otro en la actual avenida del Paso Encarnado); dos en el Centro Histórico (junto al actual Museo Arqueológico y otro en la calle Zapatería que bien se podría corresponder con la «Casa del Niño» proyectada por el mismo Blein); uno en San Lázaro y otro en El Calvario próximos a la ronda exterior propuesta; y tres en San José (dos donde se localizan las Casas Baratas y otro detrás de la iglesia parroquial). Esta distribución periférica de los centros escolares, coincide en cierta manera con la disposición actual, en vista de la escasez de zonas apropiadas en el congestionado centro de la ciudad; en cambio, no se proyectan centros escolares en el barrio de Santa Quiteria ni en la zona de las Alamedas, espacio donde a partir de los años setenta se inicia una progresiva concentración de colegios que bien podría recibir el calificativo de «ciudad escolar» donde asisten a clase más de 1.500 alumnos.

En 1955, según un informe de la Comisión de Educación, existían en el casco urbano 46 escuelas (27 nacionales de niños y 19 de niñas), destacando los grupos escolares del Colegio de La Purísima y de los barrios de San Cristóbal y San José así como diferentes escuelas unitarias, parroquiales, preparatorias y de tracomatosos. En el municipio 102 edificios apenas resultaban



Instituto de Enseñanza Media y Óvalo Sta. Paula (h. 1955). Ubicado en una zona de expansión (Óvalo-Ctra. Granada), este centro fue de los mayores de la provincia en su tiempo, resultando una gran mejora para la educación en Lorca y su comarca. Está considerado de los mejores ejemplos de arquitectura racionalista de la Región.

útiles para la docencia de los que sólo 25 eran municipales; el coste anual de mantenimiento y alquiler de los locales era de 165.000 pesetas. Si el censo de niños en edad escolar superaba con creces los 25.000, resultaba un déficit de al menos medio centenar de escuelas para cumplir los niveles estándar de calidad en la enseñanza. No será hasta 1958 y 1967 cuando lleguen dos grandes actuaciones educativas con la inauguración de los colegios «Alfonso X el Sabio» y «Sagrado Corazón de Jesús» respectivamente. En mejor situación se encontraba la enseñanza media y profesional gracias a la reciente construcción de dos modernos edificios: el instituto nacional «J. Ibáñez Martín» (1944) con 1.200 alumnos y la nueva Escuela de Maestría Industrial (1956) con una matrícula de 250.

— *Resto de edificios de interés público*. Los demás edificios distribuidos por la ciudad se mantienen en su mismo emplazamiento: parroquias (no se contempla la creación de nuevas), resto de edificios religiosos, el Mercado de Ganados de Santa Quiteria (abierto en 1951), el Cuartel de Infantería «Sancho Dávila», la Plaza de Toros, el Campo de Deportes de San José (inaugurado también en 1951), el Teatro Guerra, etc. Es curioso que se mantenga en el Convento de San Francisco el Hospital San Juan de Dios (ubicado allí desde 1838) a pesar de sus lamentables condiciones, y no se propusiera la

construcción de nuevos centros sanitarios (casas de socorro) en los barrios periféricos más alejados.

Así las cosas, quedan en una lamentable situación de falta de servicios públicos la zona de las Alamedas, Santa Quiteria y Virgen de las Huertas, al situarse éstos concentrados en el centro urbano y en los nuevos desarrollos previstos en el Plan General, poniendo en práctica un modelo territorial centralizado con preeminencia de la capital sobre el resto del municipio. También llama poderosamente la atención que los redactores del plan no planifiquen la creación de *centros cívicos*, al menos, en los sectores urbanos más destacados.

11ª.- Zonas verdes, parques y áreas de esparcimiento. Al margen de las glorietas y plazas que se distribuyen en el centro de la ciudad y alguna aislada en sus barrios (estudiadas con sumo detalle por SÁNCHEZ ABADÍE; 2003), el plan establece como prioritarias las siguientes actuaciones:

— *Parque natural de repoblación forestal en la ladera del Castillo.* A ubicar, como se comentó antes, sobre una superficie aproximada de 20,5 hectáreas entre las murallas de la fortaleza y el límite del futuro casco urbano resultante tras la desaparición casi total de los barrios altos de San Juan, Santa María y San Pedro.

— *Parque infantil en las Alamedas.* Aprovechando la existencia de este espacio de agradables paseos públicos y su proximidad al centro urbano se planifica un parque infantil de unos 9.000 m² ocupando el perímetro marcado por las alamedas Ramón y Cajal (por entonces conocida como la de los Tres Puentes), Poeta Gimeno Castellar y la del Corregidor Lapuente. No será hasta 1996 cuando se inaugure este parque infantil, de superficie algo inferior al original y con un emplazamiento distinto, tras un complicado proceso de expropiación de los terrenos ubicados junto a la Plaza de Toros.

— *Zona verde en Santa Quiteria.* Al otro lado de la rambla de Tiata se pretende crear

un área recreativa con pistas deportivas frente al Mercado de Ganados, sobre terrenos del antiguo Huerto de la Rueda con una superficie superior a los 20.000 m². En este espacio se inauguró en 1991 un mediocre (y con el paso del tiempo, insuficiente) Recinto Ferial de 35.000 m² que no es ni mucho menos el gran espacio de ocio que se proyectó inicialmente y que hubiera sido un orgullo para Lorca.

— *Gran parque público y campos de deportes en San Diego.* La mayor zona verde de Lorca está contemplada por los redactores del Plan de Urbanización en San Diego, el espacio de ensanche natural del barrio de San Cristóbal, ocupando el llano de inundación del Guadalentín sobre una vasta extensión superior a los 160.000 m², es decir, cuatro veces la superficie del Cuartel de Infantería. El emplazamiento de esta gran zona de ocio estaba prevista en las inmediaciones del barrio industrial por excelencia de Lorca ante la necesidad de contar con «una zona de esparcimiento» y en una búsqueda por incrementar la calidad de vida y el bienestar de sus habitantes y el de todos los lorquinos. El perímetro queda dibujado por las nuevas edificaciones de la calle Charco, el muro del río Guadalentín, la línea del ferrocarril, las inmediaciones de la iglesia de San Diego, la estación de ferrocarril y la proyectada avenida diagonal (actual calle Puente Gimeno). Asimismo, este espacio está segmentado por las tres avenidas ideadas y vistas anteriormente: el vial de circunvalación (actual avenida de Europa), la prolongación rectilínea de la calle Abellaneda y la continuación de la calle San Fernando. Por otro lado, se divide esta zona de ocio en dos espacios especializados y separados por lo hoy es la avenida de Europa (la rampa de acceso al puente nuevo): el parque infantil y de recreo propiamente dicho (que en nuestros días se ha minimizado al parque de los Curtidores tras la edificación total del espacio circundante con promociones de viviendas de carácter público y privado), aunque se ha respetado la zona del parque prevista junto a la Casa Mata; y más allá de la avenida de Europa hasta la línea del ferrocarril (lo que hoy ocupa el cen-

tro comercial San Diego) se pretendía crear la mayor dotación deportiva quizá de la provincia con campos de fútbol, pistas de tenis, canchas de baloncesto, patinaje, frontón y hasta piscinas. Con esta operación se esperaba dignificar y dar prestigio al acceso al centro de la ciudad desde Murcia con una estudiada selección en la tipología y morfología de los edificios de nueva planta previstos en la zona. Por último, aprovechando el paso a cielo abierto del Canal de Aguas Claras (concluido en 1929) por el nuevo parque, se determina la integración del mismo en la zona verde con su tratamiento estético y la construcción de pasarelas peatonales para comunicar sus márgenes. Hoy ese canal discurre

cimbrado bajo la actual avenida Rafael Maroto; en el plan también se preveía la desaparición de las instalaciones de la Estación Elevadora de la Confederación Hidrográfica del Segura.

— *Otras actuaciones aisladas* quedan previstas en el plan: Las que están ligadas a completar el borde intersticial que queda entre las futuras rondas exteriores y las viviendas en San Cristóbal, San Lázaro y El Calvario; pequeñas zonas ajardinadas en el centro urbano aprovechando la ejecución de proyectos de reforma interior (detrás del Museo Arqueológico, junto al Campo de Deportes de San José) y en los nuevos ensanches.



Plan General de Ordenación Urbana (1952). Plano de alineaciones del barrio de San Cristóbal. Como para el resto de la ciudad, el plano de alineaciones permite obtener mayor detalle del planeamiento previsto para Lorca por parte de Blein y Carbonell. Para San Cristóbal llama poderosamente la atención, si comparamos lo proyectado con lo que hoy conocemos, cómo la ordenación entre las avenidas de las Fuerzas Armadas y de Europa es muy similar así como el trazado de la avenida de Europa y del nuevo puente sobre el Guadalentín. En cambio, queda pendiente en nuestros días la carretera de cornisa, saneamiento y ordenación periférica y el asentamiento de nuevos servicios y zonas de esparcimiento. Al margen de las grandes vías trazadas, de la magna zona verde de San Diego apenas se han ejecutado algunos tramos al quedar ese espacio invadido por urbanizaciones y zonas comerciales. (Archivo Histórico de Lorca)

12ª.- Zonas industriales. Se proyectan agrupaciones industriales en las salidas de la ciudad: carreteras de Granada y Murcia (no así en la de Caravaca) para aprovechar las oportunidades que ofrece una fácil accesibilidad y la cercanía al casco urbano. Quedan ubicadas en las inmediaciones de la estación de ferrocarril de Sutullena entre la carretera de Águilas (avenida de Cervantes) y la alameda de Zumalacárregui (ahora del Periodista López Barnés), y otra en las proximidades de la estación de San Diego. Su principal inconveniente es la cercanía a las áreas residenciales aunque en algunas zonas será tolerada la industria menor compatible con los usos residenciales, de ocio y de equipamiento público. Todavía no ha llegado la revolución del automóvil y los medios de transporte en general, lo que explica que aún no se expulsen las actividades industriales del casco urbano de la ciudad, aunque es cierto que espacios de tradición industrial en Lorca como las márgenes del río Guadalentín y el barrio de San Cristóbal son recalificados como zonas residenciales. El ferrocarril se sigue manteniendo como el principal medio de transporte de viajeros y mercancías con un volumen de facturación en las estaciones lorquinas entre 1946 y 1950 de 108.000 toneladas expedidas, 15.500 kilos de ganado vivo recibidos, 103.000 toneladas de otras mercancías, y ha transportado a casi un millón de personas.

13ª.- Nueva ordenación para Santa Quiteria y Virgen de las Huertas. Estas dos barriadas rurales ubicadas tras la rambla de Tiata y que se estiran hacia la huerta, precisan una ordenación adecuada dada su proximidad a la ciudad. Las actuaciones urbanísticas son de pequeña envergadura, dirigidas a ordenar nuevas edificaciones, alineación de viales, ensanchamiento del Puente de la Torta y mejora de los accesos al Santuario patronal, haciendo de éste un centro neurálgico. Lo más destacado es, sin duda, el proyecto de cimbrado o cubrición de la rambla de La Pulgara que atraviesa estos barrios para después convertirse en un entramado de canales y acequias. Este novedoso proyecto para Lorca quedó en el olvido y no se recuperará hasta nuestros días.

14ª.- Reformas menores. En el plan se asume la vieja aspiración de abrir la calle Alporchones (proyecto que data de 1926 casi por iniciativa popular y que no se verá ejecutado hasta 1959) para comunicar la calle Corredera con la plaza de las Flores (Calderón de la Barca). También se prevén pequeñas alineaciones y cortes parciales de martillos y salientes en calles mal alineadas y zonas de antigua construcción: final de la Cuesta de San Francisco, final de la calle Corredera, calles inmediatas a la Plaza de Abastos, la de Terrer Leonés o la calle Abellana entre otras. Asimismo, se pretende crear una nueva plaza delante de la fachada principal de la Colegiata de San Patricio para solucionar un «importante problema», pues el edificio de la antigua Casa del Corregidor (por entonces se hallaba en pie la obra de Pedro Cerdán de 1912 que sustituyó al edificio original del siglo XVIII derribado en 1905 por ruina), «impide la contemplación del mejor monumento lorquino», edificio que en otro lugar de la memoria del plan se le califica, directamente y sin tapujos, de «feo»; la nueva plaza estaría a nivel de suelo con el atrio de la fachada principal, creando una escalinata para permitir su acceso desde la Plaza de España. Se desconoce si se hubiera salvado de la demolición el esquinazo donde se sitúan los míticos fundadores de Lorca.

También se contempla en el plan algo que es insólito en el urbanismo lorquino: los chaflanes, los cuales resultan muy útiles para mejorar la visibilidad de la trama urbana y para la propia composición del paisaje construido al restarle rigidez. Se pretende crear esquinas achaflanadas en las zonas de ensanche donde se produce el encuentro de dos vías urbanas importantes o de éstas con una vía de mayor categoría, dando lugar a una plaza de planta, a veces, casi circular. Ejemplos los tenemos en lo que es actualmente la avenida de Europa a la altura de la estación de San Diego, la nueva encrucijada prevista al inicio de la avenida de los Mártires (Juan Carlos I), en esa misma avenida en su confluencia con la calle Musso Valiente y alameda de Ramón y Cajal (aquí quedan achaflanadas las cuatro esquinas), en la nueva calle paralela a la vía del

ferrocarril y en la zona industrial prevista junto a la carretera de Granada. También se corrigen algunas esquinas en edificaciones preexistentes para mejorar la visualización tanto en los barrios altos como en el Casco Histórico.

15ª.- Centros de actividad urbana y barrios. Como si de un organismo vivo se tratara, los redactores del Plan de Urbanización establecen desde el punto de vista funcional, una jerarquía de espacios centrales (calificados de «centros urbanos») que van a actuar como nodos de atracción ciudadana, productiva y de servicios para los habitantes de Lorca; mucho tendrán que ver también las ordenanzas de edificación previstas y la delimitación que se hace de «barrios» y «núcleos» en el interior de la ciudad. Blein y Carbonell dividen el casco urbano en tres grandes barrios: San Cristóbal-San Diego, separado del resto por el cauce del Guadalentín; la zona central y el Casco Antiguo; y el sector de El Carmen-San José, actuando de divisorias entre ambos las actuales calles de: alameda del Periodista López Barnés (bajada de la Estación), Poeta Carlos Mellado, Cuesta de San Francisco, plaza de la Concordia, calle Alta, Donis, Padre Carlón y calle Vieja de San Pedro. En cambio, las Alamedas no aparecen delimitadas, nombradas ni integradas en ninguna unidad de organización interna, mientras que el eje Santa Quiteria-Virgen de las Huertas queda discriminado a «núcleo», sin obtener el rango de barriada. El arquitecto C. CORT (1932) adelanta ya en los años treinta esta organización celular de la ciudad como forma de funcionamiento interno basada en la unidad familiar, su relación con el entorno próximo (unidad vecinal, de barrio) y su comportamiento social.

Para Lorca, cada unidad de barrio aparece fraccionada además en diferentes núcleos que organizan el espacio urbano:

— *Barrio de San Cristóbal-San Diego.* Ambos núcleos quedan separados por el gran eje de la calle Abellaneda y su nueva prolongación hasta el puente de San Diego. En San Cristóbal se establece, con categoría de «centro» princi-

pal, las inmediaciones de la parroquia, la plaza de abastos, parte de la calle Mayor de Arriba (Eulogio Periago), la calle Mayor de Abajo, la subida del Puente y la plaza de la Estrella. San Diego aparece dividido en dos sectores segmentados por el eje de la iglesia de San Diego, actual avenida del Paso Encarnado y las calles Segura y Cerezo, creándose un «nuevo centro» principal en las proximidades de la parroquia, inicio de la actual avenida de Europa y su prolongación hacia la calle Caballón y Ortega Melgares a través de la nueva avenida diagonal proyectada y vías inmediatas, a la que se otorga un notable papel estructural.

Ni que decir tiene que la delimitación de los sectores de San Cristóbal y San Diego propuesta (si bien se respeta de forma aproximada en la actualidad en la delimitación parroquial), no refleja la tradicional idea subjetiva que tienen los lorquinos en cuanto al espacio ocupado por estas dos barriadas: para la mayoría, San Cristóbal finaliza detrás de la calle Charco, Caballón y Ortega Melgares donde comienza San Diego, al tiempo que los cabezos de Casas Blancas, de La Palma o la Ramblilla de Tejares son asimilados directamente a San Cristóbal y nunca a San Diego; son límites psicológicos que los autores del plan no tienen en cuenta, es más, los convierten en transversales sobre el papel.

— *Barrio Zona Central y Casco Histórico.* Esta barriada está dividida en dos áreas: el Casco Antiguo y la Zona Central, separadas, por el eje de La Alberca, Santo Domingo y Lope Gisbert. La zona monumental queda asimismo subdividida en dos núcleos por la calle Álamo y se sitúa un «centro» funcional entorno a la Plaza de España y calles próximas. Mientras, la zona central también se subdivide en otros dos núcleos separados por la calle Floridablanca y se planifica en un amplio rectángulo (donde se incluye la moderna Plaza Mayor) lo que se denomina «nuevo centro principal» de la ciudad donde irán ubicados los principales edificios administrativos y de servicios. Este espacio (cabeza rectora de la vida urbana y cúspide de la jerarquía local) se circunscribe al perímetro

formado por las calles Lope Gisbert, Florida-blanca, Presbítero Emilio García y avenida de los Mártires (Juan Carlos I) en su tramo central.

— *Barrio de El Carmen-San José*. Este tercer barrio queda seccionado en cuatro núcleos diferentes de similar extensión: el sector de San Lázaro-El Calvario; el que queda separado de la zona de la parroquia de El Carmen por la calle Nogalte, prolongándose éste hasta el Óvalo de Santa Paula, la plaza de Colón y la línea del ferrocarril; toda el área próxima a la parroquia de San José hasta Jerónimo Santa Fe; y la zona de las Casas Baratas hasta el camino Viejo del Puerto. Se dota a esta parte de la ciudad de dos centros funcionales: el principal en la zona de El Carmen que se extiende desde la calle Nogalte hasta el Óvalo y avenida Jerónimo Santa Fe, y otro «secundario» en San José donde queda emplazada la parroquia.

— *Núcleo de Santa Quiteria*. Para este espacio de características netamente rurales en los años cincuenta, se estima conveniente darle la categoría de «núcleo comercial» desarrollado entorno al Mercado de Ganados, tratando de mejorar su nivel de servicios por su lejanía respecto al núcleo central.

En esta delimitación sectorial, podría haberse estimado conveniente la creación de algún centro funcional más, habida cuenta la dispo-



Panorámica desde la Plaza de las Flores (1959). La apertura de la calle Alporchones supone la conexión de la Corredera con la plaza donde se halla el Teatro Guerra. No pasará mucho tiempo para que este bello paisaje urbano comience a ser alterado para siempre. (Ediciones Arriba)

sición longitudinal del espacio edificado, si se pretendía reducir al máximo la movilidad interna. Podría tratarse de nuevos centros localizados en las cercanías del Cuartel de Infantería, en La Alberca, en San Lázaro y en el lugar que hoy ocupan las Casas Baratas así como algún tipo de dotación especial en las Alamedas ligada al recreo y ocio urbano.

Siguiendo a ANDRÉS SARASA (1988), después de analizar lo anterior, se pueden aplicar a las actuaciones previstas en el Plan de 1952 tres procesos que hubieran actuado de forma simultánea en la construcción de la ciudad proyectada: el de «sucesión», esto es, la transformación de un espacio que cambia de forma (se podría citar la apertura de nuevas calles y avenidas como la de San Vicente o la prolongación de la calle Príncipe Alfonso, o el cambio en los usos del suelo que se proyecta entre la avenida de los Mártires y la línea del ferrocarril); el de «filtrado», que supone desplazamientos de la jerarquía social (esto sería claro en el Casco Antiguo que, con el desalojo de las zonas deprimidas de los barrios altos y la creación de zonas urbanas más modernas y funcionales en la periferia, acabarían por desplazar a la población residente y el asentamiento de otra de menor poder adquisitivo al tiempo que el espacio edificado va degradándose de forma paralela a su cotización real); y el proceso de «reemplazamiento» que implica la destrucción de un elemento del paisaje urbano seguido de una reconstrucción (el ejemplo más significativo lo podría constituir la creación de la nueva Plaza Mayor en el centro de la ciudad).

6. CRECIMIENTO PREVISTO, ORDENANZAS DE EDIFICACIÓN Y PAISAJES URBANOS RESULTANTES

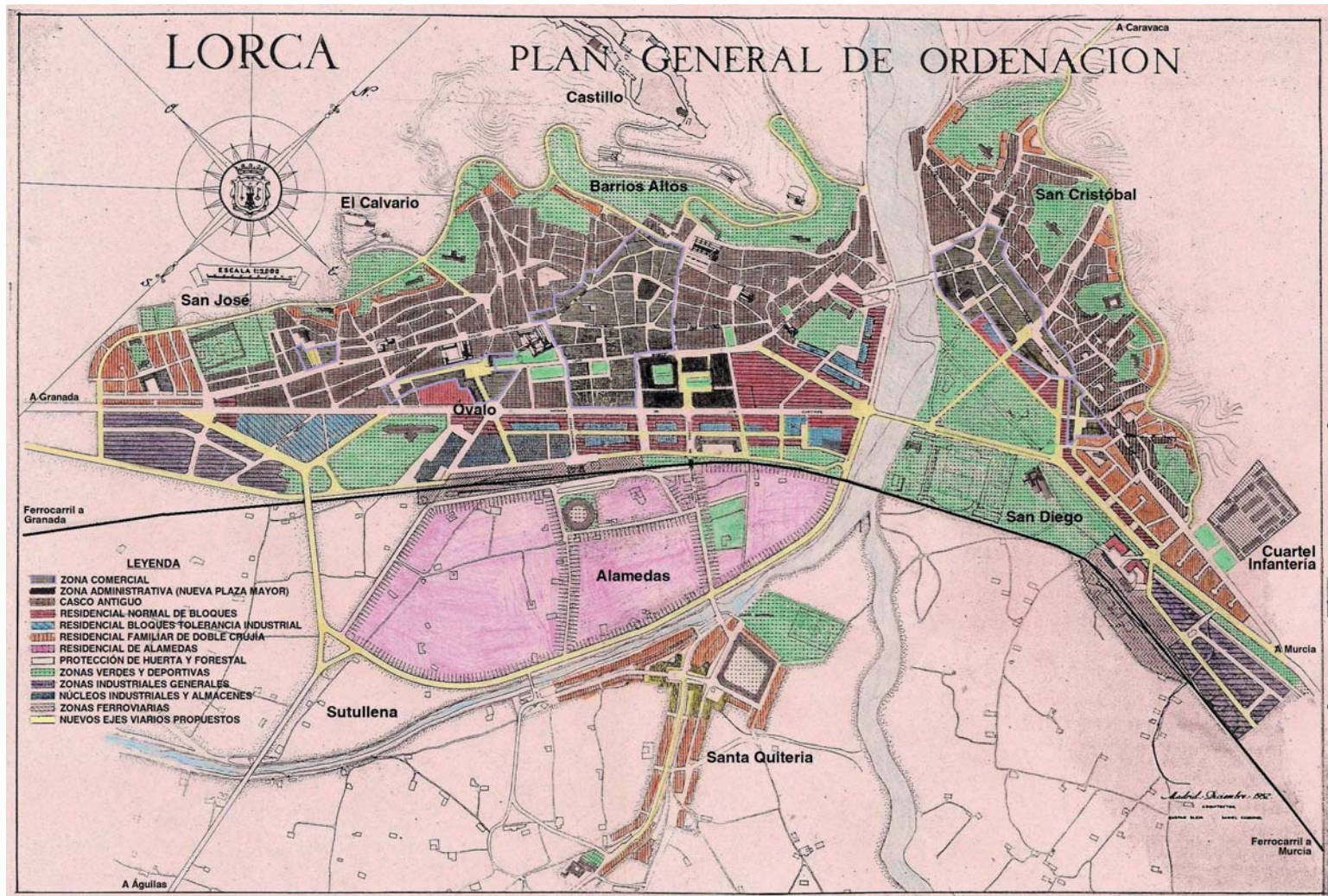
En primer lugar, se detecta que algunas cifras en el Plan General no cuadran. En la memoria se especifica, con previsión de cincuenta años, una población en el año 2000 para el casco urbano de 42.000 habitantes, para lo que «se ha previsto como consecuencia para absor-

ber esta población, una superficie para el casco futuro de la ciudad, de 140 hectáreas, tomando una densidad media de 300 habitantes por hectárea»; en efecto, si dividimos los habitantes y superficie proyectados, obtenemos tal densidad. Pero, la cifra de 140 hectáreas para el «casco futuro de la ciudad» no es posible cuando la superficie de ésta en 1956, según el vuelo americano de aquella fecha y sin tener en cuenta las Alamedas, el barrio de Santa Quiteria ni la parte que es eliminada en el plan de los barrios altos medievales, es de 153 hectáreas. Por otro lado, si a esas 153 hectáreas edificadas de la ciudad consolidada, se añaden las proyectadas en los nuevos ensanches previstos en San Diego y San José según el plano general de ordenación y los de alineación, se obtiene una superficie de 203,37 hectáreas, cifra que aumenta hasta las 260,71 hectáreas si se unen los sectores de Alamedas (para los que existe una ordenanza concreta de edificación) y el núcleo periférico del eje Santa Quiteria-Virgen de las Huertas que con el paso del tiempo acabarían añadiéndose al casco urbano. Si la población proyectada es de 42.000 habitantes en 2000 y la superficie del futuro casco urbano real (según la propia delimitación que aparece en los planos) es de 260,71 hectáreas, la densidad media real será de 161 habitantes por hectárea, aumentando hasta casi 200 en el casco urbano futuro propiamente dicho: barrios de San José-El Carmen, Zona Centro-Casco Histórico y San Cristóbal-San Diego siguiendo la misma división del plan. Quedan por tanto falseadas las cifras de densidad media previstas para los diferentes tipos de edificación adoptados para las distintas zonas de la ciudad: Ciudad jardín y zonas industriales, 100 hab/ha.; edificación modesta en fila, 300; y zonas comerciales y residencial en bloque, 800. Se desconoce si este error de cálculo incidió en la tramitación del expediente del Plan General.

Por otro lado, se puede considerar escasa la reserva de suelo destinada a los nuevos ensanches previstos en San Diego, San José y Santa Quiteria para las 22.000 nuevas personas que se piensa acogerá la ciudad en el año 2000. Si se cuantifica el espacio que ocupan las nuevas

zonas de viviendas contempladas en el plan, obtenemos un espacio inferior a las 60 hectáreas sin tener en consideración parques y zonas deportivas, es decir, apenas la quinta parte del conjunto de la ciudad. Esto hace pensar que, de haber llegado a ejecutarse en su totalidad el planeamiento, la distribución de la población en las diferentes zonas urbanas sería más homogénea que en la actualidad aunque no cabría la menor duda que el plan, una vez aprobado, habría de sufrir una o varias revisiones para su adaptación a legislaciones urbanísticas posteriores y a nuevas dinámicas e intereses de crecimiento. En tal caso, si comparamos la situación propuesta en 1952 y la realidad existente en el horizonte del año 2000, obtenemos estas conclusiones:

- Que la ciudad real duplica en extensión a la teórica (480 y 260 hectáreas respectivamente) incluyendo la zona de las Alamedas y barrios periféricos.
- La población urbana de Lorca resulta ser casi idéntica entre la real y la proyectada por los redactores: 43.435 habitantes y 42.000 respectivamente. Entre 1970 y 2000 la población urbana se multiplica por dos, mientras que la municipal se estanca y la rural retrocede por vaciamiento frente al crecimiento del núcleo capitalino.
- El crecimiento demográfico real y teórico ha resultado escaso en relación a otras ciudades más dinámicas, estando caracterizado por un largo estancamiento hasta bien entrada la década de los setenta.
- Un mismo volumen demográfico emplazado en dos perímetros urbanos desiguales donde uno duplica en extensión al otro, supone que en la ciudad teórica la dispersión de la población sea menor a la ciudad actual; existirían diferencias de densidad de unos sectores a otros, pero serían inferiores igualmente.
- La ciudad real es mucho más grande que la proyectada por Blein y Carbonell. Piénsese que barriadas como San Antonio, La Viña, Cristo Rey, todas las existentes en el eje de



Plan General de Ordenación Urbana (1952). Plano de zonificación y zonas de ordenanza. Desde el primer momento, este plano general recuerda en cierto modo la planta longitudinal que presenta en la actualidad la ciudad, aunque determina algunos planteamientos funcionales bien estudiados para resolver problemas urbanos que aún hoy coleean casi sesenta años después. Este plan es muy similar a otros de su tiempo: disposición de zonas de futura expansión alrededor de un centro histórico (que sufre reformas interiores) que quedan limitadas por rondas exteriores, zonificación clásica del suelo, mantenimiento de la edificación de tipo cerrado e intensivo, clara jerarquización del espacio urbano y una total desvinculación con el espacio rural circundante. De haberse puesto en práctica, qué duda cabe que el aspecto de nuestra ciudad sería otro. (Plano coloreado por el autor, Archivo Histórico de Lorca).

la carretera de Águilas y Sutullena (San Rafael, La Isla, San Fernando, Casas del Banco...), San Diego, Los Ángeles o Apolonia, no están previstas en este plan general y que han contribuido a esa dispersión poblacional. Del mismo modo, los planes generales llevados a la práctica después, dictaminaron diferentes tipologías edificatorias que han acabado por crear gran disparidad en las densidades de unas zonas a otras (compárese el ensanche de la avenida Juan Carlos I con el barrio Apolonia). En cambio estas diferen-

cias, aun existiendo en el plan de 1952, no son tan grandes por la disposición, tipología y altura de las edificaciones.

- El hecho de que las zonas de crecimiento en el plan de 1952 estuvieran bastante limitadas en relación a la situación actual, podría plantearnos la posibilidad de que, al fin y al cabo, se podría evitar algo que no se conseguiría después: el *abandono y degradación del Casco Histórico* al mantener a la población en un espacio edificado de menores

dimensiones. No cabe duda que el desarrollo periférico de Lorca en los años 70 y 80 no fue fruto de un crecimiento natural o inmigratorio a destacar por la necesitada transformación de su débil modelo económico, sino más bien por un intenso movimiento migratorio interno que hizo desplazar a la población residente en el centro monumental de la ciudad hacia las nuevas barriadas, convirtiéndolo con el paso del tiempo es un espacio degradado (desaparecido en algunas áreas), vacío, sin contenido funcional, des-categorizado y obsoleto. La falta de inversión pública y privada, y la persistencia de algunos problemas estructurales explican el resto.

— En definitiva, el Plan de Blein y Carbonell se puede considerar, más que un plan de ensanche y expansión, un plan que busca el acabamiento y perfección de la ciudad en sus bordes, la ocupación de espacios internos vacíos, el respeto por el patrimonio urbano heredado y la resolución de carencias estructurales.

En 1952 se podía delimitar fácilmente el casco urbano, incluso de forma subjetiva, teniendo en cuenta los hitos urbanos periféricos más representativos y fáciles de identificar por la población. Apenas esos límites habían variado en decenios: el Castillo y los barrios altos, el conjunto de capillas de El Calvario y los cabezos de San Cristóbal constituían el borde natural de la ciudad por su lado norte y occidental al quedar recostada entre sectores montuosos; en el extremo oriental en dirección a Murcia, quedaba el magno Cuartel de Infantería y el Carril de Murcia; al oeste, en dirección a Granada, el barrio de San José con su parroquia, su Carril de Gracia y la «Punta de las Casas» (actual rotonda de San José); mientras que por el sur, cerraba el perímetro edificado, la línea del ferrocarril y sus dos estaciones, la huerta de Sutullena (Alamedas incluidas), y en San Diego, el canal a cielo abierto del mismo nombre, la Casa del Fiel y poco más.

Con el nuevo Plan General, la ciudad iba a mantener inalterables algunos de esos límites. Era insalvable la barrera topográfica existente (sierras del Caño y de Tercia) así como el discurrir de los cauces del río Guadalentín y la rambla de Tiata, y el trazado de la línea del ferrocarril; si además, se quiere proteger a las Alamedas de la edificación compacta y en altura, no quedaban muchas opciones para el crecimiento urbano como quedó demostrado en posteriores planes de ordenación aprobados y cuyos resultados al respecto han sido pobres, simplistas y desafortunados en muchos aspectos. Precisamente esto era a lo que se referían los arquitectos Blein y Carbonell cuando mencionan las «realidades muy difíciles de trastocar» de Lorca y que debían tenerse en cuenta en la redacción del Plan de Urbanización si se pretendía crear un instrumento realista y eficaz, según el programa de necesidades.

El resultado es de esperar y no ofrece duda alguna en vista de lo planificado: hacer crecer el casco urbano existente hasta la línea del ferrocarril, que definitivamente se convierte en una barrera extraordinaria e infranqueable. Es más, consolida el incómodo modelo de una ciudad lineal heredada, a la cual se pretende hacer alcanzar una longitud máxima en sus extremos de 3,2 kilómetros (desde la rambla de las Chatas y las Casas Baratas hasta el cruce del barrio Apolonia), cuando en 1952 esa longitud en línea recta era ya de 2,7 (en la actualidad es de casi 5,5 kilómetros). Respecto a los límites del futuro casco, éste es claro en la carretera de Granada en su conexión con el nuevo vial de la ronda exterior; en cambio, los límites parecen quedar abiertos a un crecimiento incierto más allá del Cuartel de Infantería. Se puede concluir que los redactores de este Plan General hacen crecer la ciudad de forma lineal, manteniendo la planta de 1952, que pretenden ensanchar con los desarrollos previstos en los extremos del futuro casco hasta la vía del ferrocarril. No hay más opciones posibles; por eso, los redactores hacen tanto hincapié en la creación de rondas perimetrales y nuevos ejes de ordenación in-

teriores que resulten beneficiosos tanto para el tráfico y la movilidad en general, como para la renovación de tejidos urbanos obsoletos y la ocupación de áreas vacías.

Capítulo de gran trascendencia para comprender las directrices de ordenación previstas así como la configuración y paisajes urbanos resultantes, son las ordenanzas para la edificación. De haber estado en vigor el plan, cabría preguntarse: ¿El paisaje urbano de Lorca sería diferente al actual? ¿En qué habría cambiado? ¿Cómo sería hoy mi calle o mi barrio? ¿Hubiese sido mejor o peor al modelo ejecutado después? ¿Seríamos capaces de visualizar lo que pudo haber sido otra ciudad? ¿Habría mayor calidad de vida en nuestro medio urbano? ¿Habría ganado la ciudad en aspectos formales y funcionales? ¿Qué habría sido del patrimonio histórico y monumental? Sin estas ordenanzas, apenas podríamos dar respuesta a estas incógnitas.

Los redactores del plan lo tienen claro: estas ordenanzas son un complemento «indispensable» para hacer viables la zonificación y el sistema viario propuesto, dado que la construcción de toda ciudad se hace a través de actuaciones de iniciativa pública y privada que son precisas ordenar y regular, pues estas actuaciones, de no encajar en un plan de conjunto, producirían «choques de intereses e incompatibilidades de



San Diego (h. 1955). *El llano de inundación natural del Guadalentín no se urbanizará hasta los años 70 por el riesgo de avenidas y la fertilidad de sus suelos. En el Plan de 1952, los redactores proponen su conversión en una gran zona deportiva y de ocio donde quedaría integrado como eje estructurante el canal de la acequia de Tercia que parte de la Casa del Fiel.*

funcionamiento que perjudicarían gravemente la eficacia y finalidad social de la comunidad urbana». Además, se hace necesario «impedir aquel desorden coartando la libertad ilimitada de particulares y organismos», aunque siempre dentro de un marco de «flexibilidad suficiente» que permita a la administración municipal encauzar de la manera «más conveniente al bien común» cuantas iniciativas se quieran llevar a cabo en ella. Desgraciadamente, no será hasta 1967 cuando se apruebe definitivamente el primer Plan General de Ordenación Urbana de Lorca, creando un marco legal que, con todas sus luces y sombras, permitió controlar la actividad edificatoria en la ciudad y su municipio en un momento en el que la construcción y el negocio inmobiliario comenzaba a despuntar en el modelo económico local. Hasta ese momento (en el transcurso de quince años), se mantuvo un vacío legal que permitió con total impunidad algunos de los casos de desorden urbanístico más graves en la práctica urbanística local, especialmente en la zona monumental; los atropellos, aun con normativa legal, continuarán hasta nuestros días...

Los redactores Blein y Carbonell señalan como pautas más importantes a seguir durante la ejecución del Plan General las de: concentrar las áreas comerciales en espacios centrales de referencia en zonas consolidadas y de nueva creación; la localización de la industria pesada a las afueras de la ciudad; la ordenación de los diferentes tipos de edificación, en especial en la zona antigua y en el acceso desde Murcia por ser el más importante; la creación de un gran espacio verde y deportivo en San Diego; la limitación del casco urbano por los barrios altos con zonas forestales y viales exteriores; el emplazamiento de la nueva zona oficial; la ubicación de zonas de tolerancia industrial; la ordenación de Santa Quiteria; la regulación de la edificación en las Alamedas; la protección de áreas y edificios de valor histórico-artístico; y la repoblación forestal de la ladera del Castillo.

Cada una de las ordenanzas para la edificación está integrada por tres capítulos: I. Las

condiciones para la obtención de una licencia para edificar (tramitación, normas que han de cumplir los proyectos y las obras de ejecución, garantías de seguridad, inspección municipal, posibles molestias colectivas, responsabilidades por incumplimiento de las ordenanzas, condiciones específicas cuando se trate de fincas ruinosas y derribos), con objeto de «conseguir la mejor ordenación de la ciudad» a efectos estéticos, administrativos y legales; II. Aplicación de las normas de uso y volumen permitido para cada una de las doce ordenanzas existentes; y III. Condiciones que han de cumplir todas las edificaciones de nueva planta: usos, volúmenes y estética. Para los usos, se establecen tres tipos: los permitidos, los condicionados y los prohibidos, los cuales a su vez se subdividen en varios grados o categorías a fin de obtener mayor detalle y precisión. Respecto a la estética de las construcciones, ésta será libre en los nuevos ensanches, pero deberá estudiarse en el caso de la zona de valor histórico-artístico, sugiriendo la creación de un «catálogo» donde aparezcan los edificios y elementos urbanos de interés que «deban merecer una preocupación por su restauración, conservación o puesta en valor». Ello permitirá «establecer en detalle y de un modo objetivo, las condiciones en que puedan concederse licencias de obras o demoliciones y la intervención municipal en las obras mediante inspección, colaboraciones, subvenciones o incluso llegando a la expropiación cuando las circunstancias no admitan otro medio de conservación de esta riqueza de la Ciudad». Ese catálogo no se realizará hasta 1964. Queda clara, aunque de forma superflua, la intención de los redactores del plan de proteger el área más valiosa del conjunto de la ciudad.

En lo que se refiere a volumen, se establecen los siguientes tipos de edificación:

— *Edificación intensiva*. Aquella hallada en parcelas situadas entre medianerías con patios interiores de ventilación; es la tipología de crecimiento tradicional en las ciudades mediterráneas, dando lugar a una edificación compacta de alta densidad.

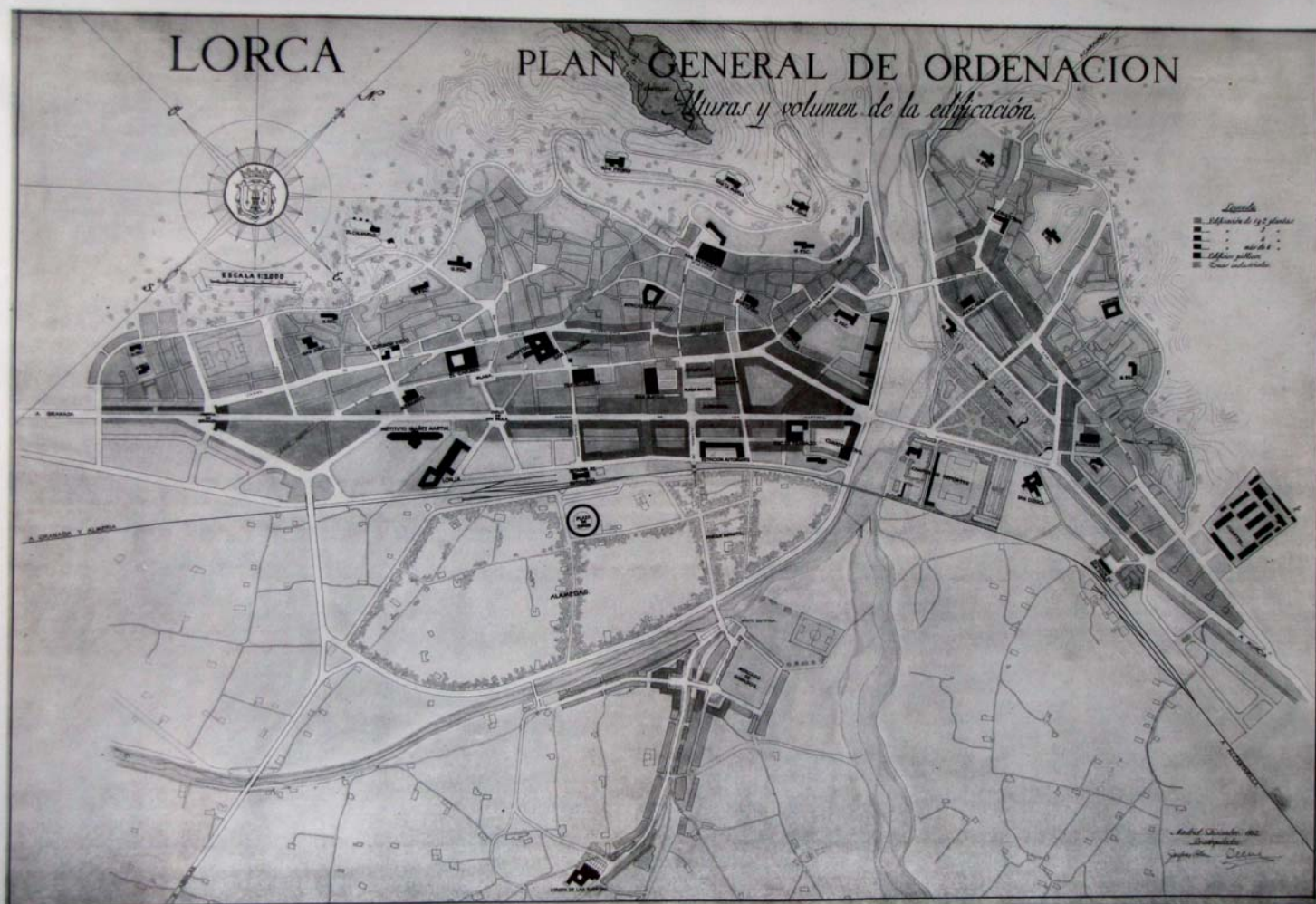
— *Bloques*. Aquellas edificaciones que comprenden un fondo edificable de cinco crujías con alineación posterior obligatoria. Los bloques de cinco crujías se corresponden con aquellos que presentan, por lo general, planta en forma de «H» que se popularizarán en España a partir de los años cincuenta y sesenta por ser el modelo que mayor aprovechamiento permite de una parcela y su gran versatilidad. Una crujía es el espacio comprendido entre dos muros de carga, siendo cada una de las partes principales en las que se divide la planta de un edificio.

— *Edificaciones de doble crujía*. Se incluyen aquellas que, tengan o no tengan salientes, poseen un ancho máximo de doce metros; por lo general, presentan una planta longitudinal. Ya en las Ordenanzas Urbanísticas de 1939 aparece mencionada la exaltación higienista de esta tipología edificatoria, que estará muy presente en las barriadas obreras de la España de los años cincuenta.

— *Edificaciones aisladas*. Las que están exentas en parcelas independientes, siendo especialmente valoradas aquellas situadas entre la naturaleza y con baja densidad.

Las doce ordenanzas de edificación propuestas para la ciudad de Lorca son las siguientes (se mantiene la numeración original, pero el orden se ha alterado por efectos de agrupación):

1. (3.^a ord.)- Casco Antiguo.
2. (2.^a ord.)- Zona administrativa oficial.
3. (4.^a ord.)- Residencial normal de bloques.
4. (6.^a ord.)- Residencial familiar de doble crujía.
5. (7.^a ord.)- Residencial de Alamedas.
6. (5.^a ord.)- Residencial de bloques con tolerancia industrial.
7. (10.^a ord.)- Zonas industriales generales.
8. (11.^a ord.)- Núcleos industriales y de almacenes.
9. (12.^a ord.)- Zonas ferroviarias.
10. (1.^a ord.)- Zonas comerciales.
11. (9.^a ord.)- Zonas verdes y deportivas.
12. (8.^a ord.)- Protección de huerta y forestal.



B. Plan General de Ordenación Urbana (1952). Plano de alturas y volumen de la edificación. Como se advierte, los mayores aprovechamientos urbanísticos se prevén en las zonas centrales de la ciudad con los edificios de mayor altura. En el sector comprendido entre la calle Corredera y la avenida de los Mártires (Juan Carlos I) se proyecta altura máxima de 4 plantas (ampliable hasta las seis en zonas comerciales muy concretas); de 3 en los ejes más representativos de San Cristóbal y San José; y de 1 ó 2 plantas en el resto del casco urbano. Sólo se imponen 6 plantas en la «fachada de la ciudad» en la margen derecha del Guadalentín; techo muy inferior al que se aprobase con el Plan de 1967 (12 plantas). En la cartografía, también se puede apreciar la distribución de los edificios públicos, quedando ausentes las Alamedas y los barrios de Santa Quiteria y Virgen de las Huertas. (Archivo Histórico de Lorca).

1. (3.^a ord.)- Casco Antiguo. El plan denomina «casco antiguo» a la zona edificada de la ciudad en 1952 a excepción de las áreas comerciales consolidadas a las cuales se dota de una ordenanza específica. Estamos hablando por tanto del barrio de San José, desde Jerónimo Santa Fe y Pérez Casas hacia las zonas altas; los sectores de El Calvario, San Lázaro y San Roque; los barrios de San Pedro, Santa María y San Juan (la trama que se salva de ellos); el de Santiago (que está en mejores condiciones de

habitabilidad) hasta la calle Santo Domingo y zona de San Ginés; la parroquia de San Mateo y la zona monumental; y el barrio de San Cristóbal desde las travesías principales (Carril de Murcia, Caballón, calle Mayor de Arriba y de Abajo) hasta las zonas modestas de los cabezos, a los cuales se les limita el crecimiento espontáneo en malas condiciones. En general, el hábitat en estos barrios, se degrada según asciende el caserío por las laderas de los cerros próximos para los que se pretende realizar actuaciones de



Panorámica del Casco Histórico y los barrios altos (1961). *De haber sabido conservar el pueblo de Lorca su rico patrimonio arquitectónico y ambiental, nuestro Centro Histórico sería hoy probablemente de los más atractivos del sur peninsular; la desafortunada renovación de edificios, la transformación del espacio público y el crecimiento periférico de la ciudad ha provocado su despoblación, degradación y pérdida de identidad. Los barrios altos también padecen otros problemas de tipo social y urbanístico muy ligados a su emplazamiento y dinámica económica. (Paisajes Españoles, Archivo Histórico de Lorca).*

regeneración para aumentar la calidad de vida de sus habitantes.

Para este caserío se prevé la transformación y mejora de sus construcciones en un lento y prolongado proceso de sustitución interior que llevará aparejado el mantenimiento de la trama urbana existente a excepción de pequeñas actuaciones en alineaciones y salientes, y el incremento progresivo de la altura de las edificaciones según irán aumentando las posibilidades económicas de las familias residentes y la nece-

sidad de incrementar la superficie de las viviendas. Se trata de evitar costosas intervenciones urbanísticas que conlleven grandes transformaciones del espacio preexistente por sus consecuencias sociales, y la necesaria preservación del patrimonio monumental de la ciudad y su paisaje tradicional.

Los usos permitidos y tolerados son los propios de las zonas residenciales: comercio minorista, artesanía, pequeñas industrias compatibles, hoteles, edificios religiosos, sanitarios,

benéficos, culturales, oficinas y salas de espectáculos; quedan prohibidos los usos industriales de tipo medio y pesado, el uso deportivo y militar. El tipo general de edificación es la intensiva entre medianerías con patio de aireación interior con una altura de una o dos plantas, siendo permitida una planta de más o de menos según las circunstancias; los patios tendrán una anchura mínima de tres metros, no podrán cubrirse ni abrir chimeneas de ventilación; quedan también prohibidos los miradores en las fachadas (tan generalizados en estas fechas) y se limitarán los salientes y balcones hacia la calle en función de la anchura de ésta.

Respecto a la zona monumental, se incide especialmente en los aspectos formales de las nuevas edificaciones a levantar en su perímetro. Con ello, se persigue «evitar desfiguraciones y contrastes antiestéticos», imponiéndose «condiciones de composición» en las áreas de interés histórico-artístico, «prestando atención cuidadosa a las obras que aunque sean de poca importancia» (apertura de huecos, revocos e incluso pintura), afecten a las fachadas de los edificios. Se hecha en falta una ordenanza específica para la zona histórico-artística, pues las directrices aquí marcadas pecan de excesiva generalidad, y el planteamiento de un estudio parcial (o de detalle) de todo el recinto de interés monumental como sí queda establecido en algunas zonas nuevas de la ciudad para crear entornos de calidad ambiental y arquitectónica.

2. (2.ª ord.)- Zona administrativa oficial.

Como ya se comentó, los arquitectos-redactores del plan estiman oportuno la creación de una nueva Plaza Mayor en el espacio comprendido entre las calles Lope Gisbert, Floridablanca, avenida Juan Carlos I y Presbítero Emilio García para desplazar a la Plaza de España como «elemento urbano representativo de la dirección y gobierno de la Ciudad» donde se ubiquen los centros oficiales de mayor significación. En este ámbito, sólo se permitirán los usos vinculados a edificios públicos oficiales y administrativos, siendo afines a los mismos viviendas para funcionarios, oficinas, un hotel, garajes, comercios

relacionados y espacios culturales, quedando prohibido cualquier tipo de instalación industrial.

En relación a volúmenes y aspectos estéticos, Blein y Carbonell creen conveniente la redacción anticipada de un «estudio o proyecto» que bien se podría corresponder con los planes parciales o estudios de detalle que vendrán reflejados en las Leyes del Suelo de 1956 y 1976 para evitar «cualquier exceso de altura o volumen no justificado que pudiera comprometer el efecto de conjunto». Para la tipología de los edificios, se plantea el de bloques con amplios patios interiores que se dispondrán alrededor de la nueva Plaza Mayor, que será porticada para dar mayor entidad y armonía a este nuevo espacio representativo; los patios podrán ser cubiertos si es necesario, con anchura mínima de 2/3 de la altura de cada edificio, y se permiten las chimeneas para servicios. La altura de las plantas de los edificios podrán ser dobles o de mayor altura por el singular uso de los mismos «siempre que no perjudiquen a la composición de la fachada». En ese estudio previo de conjunto deberá ser analizado de forma detallada la composición de las fachadas y los pórticos, utilizando materiales nobles propios de la zona así como la unificación de criterios en paramentos, huecos y cubiertas. Para no impedir la visualización de la inmediata iglesia de San Mateo se crea una línea de jardines (incluyendo los del Palacio de Guevara) que sustituye el cierre total de la nueva plaza.

3. (4.ª ord.)- Residencial normal de bloques.

Esta ordenanza queda referida a la «parte residencial más importante de los nuevos ensanches» proyectados en la ciudad, ofreciendo densidad suficiente para permitir a la iniciativa privada obtener rentabilidad económica y así producir «la masa más importante de viviendas que puede albergar el futuro crecimiento de la población». En efecto, las zonas designadas como tales van a acoger los edificios de mayores dimensiones y altura de la ciudad, es decir, áreas que se han elegido por su significativa ubicación en el conjunto de la trama urbana,



Otra Avenida Juan Carlos I (2010). *Blein y Carbonell otorgaban a la principal arteria de la ciudad una altura máxima de 4 plantas en los edificios de nueva construcción, lo que se hubiera traducido en un paisaje urbano, también de perspectiva lineal, pero más abierto, menos denso y más humano. En esta imagen se aprecia la altura de cornisa prevista en el Plan de 1952 y la actual. Hoy esta Gran Vía acoge más de 2.000 viviendas y 6.500 habitantes.*

sus dimensiones y perspectivas urbanas. Existen pues, cuatro ejes básicos en los que se va a permitir esta tipología edificatoria, otorgándole la máxima categoría urbanística: Óvalo de Santa Paula-Avenida de los Mártires (Juan Carlos I); entorno de la nueva avenida diagonal de San Vicente; la margen derecha del río Guadalentín; y la margen derecha de la actual avenida de Europa con prolongación por la otra avenida diagonal proyectada en San Diego que alarga este modelo hasta el Caballón y la parte trasera de la calle Charco en el barrio de San Cristóbal.

Los usos permitidos son los residenciales y los vinculados a ellos: hotelero, religioso, oficinas y el comercial (medio y pequeño); la pequeña industria con potencia máxima instalada de 2 c.v., centros culturales y de enseñanza, espectáculos (evitando «concentraciones molestas»), centros sanitarios, benéficos y garajes de hasta 12 coches; queda prohibida cualquier tipo de industria media y pesada así como almacenes, talleres e instalaciones deportivas. Las alturas previstas «deben respetarse, sin consentir aumentos ni disminuciones, evitando el desorden de volumen en las manzanas que aún no tienen edificación»; también han de respetarse los fon-



Lo que pudo ser el ensanche central (2010). *En la zona comprendida entre la avenida Juan Carlos I y la línea del ferrocarril se planificó un ensanche reticular con bloques achafanados de 4 plantas y semipatios interiores donde se compatibilizan los usos residencial e industrial moderado. Tales directrices parecen ser seguidas con fidelidad en la calle Fajardo El Bravo con vuelta a la Travesía de Ramón y Cajal. Aún hoy queda pendiente la correcta ordenación de toda la zona. (J. David Romera).*

dos señalados en los planos, teniendo mayor libertad los previstos en bloques de doble crujía cuyo ancho máximo no excederá los 12 metros. Los patios interiores tendrán una anchura mínima de tres metros y un tercio la altura de cada edificio, consintiéndose chimeneas de ventilación. También se permitirá, a diferencia de la zona del Casco Antiguo, mayores salientes y vuelos sobre las calles; en líneas generales, la composición estética será libre. Por su localización y características, se pretende que estas zonas acojan a residentes de la clase media y alta urbana.

Es interesante analizar por separado en cuanto a volúmenes, alturas y estética, los cuatro ejes que consideran los autores del plan más representativos de la ciudad:

— *Eje Óvalo de Santa Paula-Avenida de los Mártires (Juan Carlos I).* Este eje es el más importante de Lorca por quedar en una posición central en el desarrollo longitudinal del casco urbano y su proximidad al centro comercial y monumental de la ciudad. Desde principios del siglo XX, la que fue alameda del Duque Príncipe Espartero da muestras de lo que en un futuro

podría configurarse como la calle principal de la ciudad por su longitud rectilínea (casi kilométrica) y su anchura. Creada en 1817 por el corregidor Lapuente, serán delimitadas sus márgenes por primera vez en 1872 y urbanizada por completo en 1942. En los años 50 presentaba un paisaje multifuncional donde se entremezclaban hotelitos y residencias de la burguesía local (Huerto Ruano, casa de los Martínez de Miguel), eriales, lugares de ocio y recreo (cines, club de tenis, complejos deportivos...), instalaciones industriales y fértiles huertos de frutales y hortalizas (ROMERA FRANCO; 2009).

A los redactores del plan no les quedaba otra opción que unificar criterios, depararle una función residencial de categoría aprovechando su cercanía a la nueva Plaza Mayor, y ordenar toda la zona existente entre la avenida de los Mártires y la línea del ferrocarril (tarea todavía hoy pendiente). De todas formas, en la misma avenida de los Mártires se iban a poner en práctica varias ordenanzas de edificación: normal de bloques, casco antiguo, zona comercial y edificación oficial, lo que hubiera dado lugar a diferencias morfológicas. Veamos, por un lado, la ordenanza normal de bloques se aplica desde el Óvalo de Santa Paula en dirección al nuevo

puente sobre el Guadalentín en toda la margen derecha, en la cual se iban a permitir bloques entre medianerías de 4 plantas de altura; en la margen izquierda, esta misma ordenanza, se aplica entre la calle Floridablanca y el nuevo puente. Por otro lado, en el resto de la margen izquierda se ponen en práctica las ordenanzas de edificación oficial entre las calles Floridablanca y Presbítero Emilio García, lo que hubiera hecho recaer sobre esta arteria las fachadas de edificios relevantes como el Palacio de Justicia, Correos y Telégrafos o Delegaciones Administrativas con inmuebles de cierta calidad arquitectónica; y las ordenanzas comercial (entre Emilio García y la calle Poeta Carlos Mella-do) y de casco antiguo (desde ahí hasta el Óvalo de Santa Paula). Las alturas aquí sí son de 4 plantas (tolerada su ampliación hasta las 6) en la zona comercial, y de 3 en la de casco antiguo.

Esta ordenanza se prolonga en esa misma zona hacia la línea del ferrocarril para completar la ordenación urbana de todo este sector, adoptando también la tipología de bloque entre medianerías de 4 plantas con semipatio interior. La existencia de esquinas achaflanadas en la avenida interior, la proyección de patios interiores traseros con uso industrial moderado y el



18. Un nuevo barrio de San Diego, una nueva ciudad (2010). *De haberse ejecutado el Plan de 1952, el barrio de San Diego (y la ciudad en general) sería otro muy distinto. Desde esta perspectiva de nuestros días, el trazado de la avenida de Europa y el puente sobre el Guadalentín sería igual al actual, quedando a ambos lados la gran zona de ocio prevista: las áreas deportivas sobre el Centro Comercial de la izquierda, y los parques y jardines a la derecha hasta la calle Charco (sólo se salvó los parques de la Casa Mata -en la imagen- y de Curtidores); el resto son urbanizaciones y servicios diversos. Al fondo, se situarían los desarrollos previstos en la zona centro (sin las desmesuradas alturas actuales) y la «fachada de la Ciudad», paralela al río, con edificios de notable altura que categorizarían la zona, pero restarían perspectivas del Centro Histórico en este nuevo acceso desde Murcia. (J. David Romera).*

trazado rectilíneo de las nuevas vías, recuerda a un pequeño ensanche decimonónico en el que los usos del suelo resultan estar muy mezclados.

— *Nueva avenida diagonal de San Vicente.* A esta nueva vía de acceso al centro urbano desde el puente previsto en San Diego, también se le otorga la mayor categoría entre las calles lorquinas; la edificación permitida también es la del bloque de 4 plantas entre medianerías. La razón es obvia: cuestiones estéticas y de uniformidad en el paisaje urbano, ya que, si nos situáramos en la rampa del puente que mira hacia el Óvalo, observaríamos estas dos avenidas (Juan Carlos I y la diagonal de San Vicente) con los mismos criterios en cuanto a tipología y altura de las edificaciones; asimismo, se prevé la creación de una pequeña plaza en la unión de las mismas con el retranqueo de los primeros edificios. Este modelo, inevitablemente, se ha de mantener en las calles Eugenio Úbeda y Floridablanca por proximidad y límite exterior. La existencia de manzanas de grandes dimensiones en la trama urbana, implica su urbanización perimetral con patios interiores.

— *Margen derecha del río Guadalentín (fachada de la ciudad).* Se plantean condiciones especiales para este eje situado en la avenida de Santa Clara (la cual desdobra la anchura actual con un parterre central) entre el Puente Viejo y la línea del ferrocarril, al quedar calificado como la «fachada de la Ciudad». Orientado a levante, en él se acusa «la importancia de la penetración principal por el puente nuevo» a través de la proyectada vía de acceso desde Murcia (actual avenida de Europa). La tipología edificatoria será la de bloque de doble crujía entre medianerías con anchura máxima de fondo de doce metros, patios semiabiertos y una altura de 6 plantas, la máxima de toda la ciudad. La preponderancia que se quiere dar a este frente de edificación, a modo de marco envolvente como carta de presentación de la Lorca moderna, se muestra en unas condiciones estéticas obligatorias. Éstas serán «fundamentales» para fijar una «ordenación estética especial suficientemente detallada» a través de un estudio de conjunto en

cuanto a composición de fachadas, volúmenes de edificación, altura, etc. Además, se exigen materiales nobles en la plaza de entrada a la avenida de los Mártires para realzar el prestigio que se quiere dar a la zona. La creación de una «fachada representativa de la ciudad» era común en el programa urbanístico de muchas ciudades: Madrid en la cornisa del Manzanares, Murcia en la margen izquierda del Segura, etc., sólo que en Lorca no se proyectaban edificios oficiales que simbolizaran el poder del Régimen franquista, al quedar ubicados en el nuevo centro administrativo propuesto.

— *Barrio de San Diego.* En las inmediaciones del nuevo parque y espacio deportivo proyectado, se planifica una importante zona residencial cuya situación estratégica al bordear tales equipamientos, va a constituir una actuación de conjunto para una adecuada ordenación estética en cuanto a volúmenes, fachadas y alturas como en el caso anterior. La tipología edificatoria también será la del bloque de doble crujía, bien entre medianerías creando patios o semipatios de manzana detrás de la calle Charco frente al nuevo parque, o bloques en línea con patios interiores y separados por zonas verdes en la avenida diagonal y en la margen derecha de la actual avenida de Europa hasta la estación de ferrocarril. En este caso, la altura prevista para el conjunto de estos edificios es de 3 plantas, siendo rebajada respecto a los sectores anteriores. Se trata entonces de crear un entorno urbano moderno, de mediana densidad, cuya base se sustenta en los amplios espacios abiertos y ajardinados creados, cuyo telón de fondo lo constituye este conjunto de edificaciones.

La ordenanza normal de bloques también se aplica en una zona concreta del barrio de San José, en el otro extremo de la ciudad: los frentes de edificación achaflanados ubicados en la actual rotonda de San José, como hitos urbanos de acceso más representativos cuya altura también se sitúa en las 4 plantas.

4. (6.ª ord.)- Residencial familiar de doble crujía. Gran importancia social presenta esta ti-

pología edificatoria para una ciudad como Lorca, ya que se emplea para la construcción de barriadas «de tipo obrero», estando en España el modelo de edificación en doble crujía muy generalizado para estos núcleos que permiten obtener viviendas económicas dignas, ya sea de forma intensiva entre medianerías o viviendas unifamiliares con jardín y huerto particular con tramas geométricas. La población a la que va destinada (clases medias y bajas) implica que su distribución esté condicionada por dos aspectos: la situación de las áreas industriales (existentes y propuestas), y la localización de áreas que ya de por sí están depauperadas. No obstante, es precisamente en estas barriadas donde se pretende concentrar a aquellas familias afectadas por el desalojo de los barrios altos que quedarían aniquilados como se vio en otro lugar, es decir, estas barriadas, ‘a priori’, debían de servir de alojamiento a varios cientos de familias auxiliares. El aspecto uniforme, repetitivo y hasta obsesivo que presentan estas barriadas periféricas surgidas del «urbanismo moderno», es mostrado por BENÉVOLO (1963) como una necesidad de los planificadores y poderes fácticos para dar cabida a la nueva realidad que presentan las industriales urbes europeas de finales del siglo XIX.

El emplazamiento de estos nuevos conjuntos urbanos en Lorca es, como cabría esperar, la siguiente:



Las Alamedas de Lorca (h. 1960). Todos los planes urbanísticos, en mayor o menor medida, han tratado de proteger la mayor zona verde de la ciudad de la edificación intensiva; a pesar de ello, las viviendas han proliferado por doquier y la han convertido en una peculiar ciudad-jardín con paseos públicos. (Archivo Histórico de Lorca).

— *San Diego.* En la zona de ensanche natural del industrioso barrio de San Cristóbal, se sitúa una de estas nuevas barriadas, comprendida entre las actuales avenidas de las Fuerzas Armadas y de Europa junto al área industrial proyectada en torno a la estación de ferrocarril. Presenta una trama urbana que recuerda mucho a la actual (calles transversales a las otras dos), pero con el predominio de calles en fondo de saco; en conjunto, unas 200 viviendas unifamiliares, la mayor parte de las cuales cuentan con patio particular posterior, quedando ocupadas en su totalidad las parcelas resultantes de la ordenación. Esta tipología aparecía reflejada, de forma anecdótica, hasta fechas recientes en la avenida de las Fuerzas Armadas pasada la subida al barrio de Los Ángeles.

— *San José.* Precisamente aquí, esta barriada económica se encontraba proyectada en el lugar que hoy ocupa el conjunto de las Casas Baratas (barrio Alfonso X el Sabio). Este nuevo núcleo estaba delimitado por la carretera de Granada, el Campo de Deportes de San José y el nuevo vial exterior cuyo trazado confiere al conjunto urbano una imagen de cierre del espacio urbano por este lado; en su interior se hallan algunas zonas verdes y de ocio. Aquí, la tipología edificatoria predominante va a ser también la unifamiliar con patio particular anexo, siendo calculadas sobre 250 viviendas, las cuales tendrían una superficie inferior a las de San Diego según se deduce de los planos de alineación.

— *Santa Quiteria.* En este núcleo, se mantendría la morfología existente hasta completar la trama proyectada, pero cambia la tipología al permitirse viviendas unifamiliares intensivas entre medianerías en los cuatro ejes más representativos: calle Horno, alameda Virgen de las Huertas (recuérdese el proyecto de cimbrado de la rambla que discurre paralela a ella), El Quijero, y en las inmediaciones del Mercado de Ganados.

— *Rebordes exteriores.* Como complemento a las zonas ya edificadas en los barrios altos, se plantea en algunos lugares inmediatos a las

rondas exteriores, la edificación de nuevas viviendas de doble crujía para completar algunas tramas urbanas, crear espacios verdes intermedios con el caserío y dotar a estas zonas de nuevas tipologías difusoras. Las actuaciones más importantes se localizan en San Cristóbal, San Lázaro y El Calvario.

Al tratarse de una zona meramente residencial, los usos permitidos, tolerados y prohibidos son los mismos que los reflejados en la ordenanza anterior aunque los autores, conscientes de su «nivel algo más modesto», reducen los grados para los usos permitidos. La composición de las edificaciones será libre, aunque hubiera sido recomendable alguna directriz de conjunto que hubiera caracterizado a estas barriadas, especialmente el de San José. La altura, por lo general, sería de 1 ó 2 plantas, permitiéndose una planta de más o de menos según las circunstancias y las chimeneas de servicio; no los patios interiores al no ser edificaciones colectivas.

5. (7.^a ord.)- Residencial de Alamedas. Las alamedas de Lorca quizá sean de las primeras calles o paseos peatonales de España. Ideadas por el corregidor Lapuente a mediados del siglo XIX, han constituido siempre un espacio de transición entre la ciudad y la huerta. Desde su creación, la administración municipal ha intentado potenciar su funcionalidad recreativa con la colocación de bancos, reparación de desperfectos, moderno alumbrado público (1954), plantación de arbolado, etc. Salvando las distancias con los postulados casi idealistas de HOWARD en sus «ciudades-jardín», las alamedas lorquinas han mantenido siempre en el planeamiento local un estatus especial que las ha protegido de la urbanización intensiva, especialmente las ubicadas por debajo de la línea del ferrocarril. En el plan de 1952 se desea preservar este espacio como «zona verde con carácter mixto de jardín y huerta que le da un encanto especial». Blein y Carbonell quieren otorgar a todo el perímetro considerado como Alamedas un uso residencial estricto de baja densidad, tolerando sólo los usos agrícolas («cultivo directo de las parcelas») que, eso sí, «estén ligados al

anterior [el residencial] o cuando menos a la plantación y conservación de superficies importantes de jardín y arbolado», quedando escrupulosamente prohibidos todos los demás usos. Según estos planteamientos, las Alamedas de Lorca cumplirían, en la práctica, el papel de una pequeña área periurbana anexa a la ciudad, funcionalidad que con el paso de los años, se iría expandiendo al conjunto de la huerta lorquina (ROMERA FRANCO; 2009 b). El espacio delimitado para las Alamedas discurre entre la línea del ferrocarril, la rambla de Tiata y el nuevo vial de circunvalación, y la carretera de Águilas, no reconociendo como tales las que se sitúan por encima de la vía como ocurrirá con los planes de ordenación posteriores.

El tipo de edificación propuesta es la de vivienda unifamiliar aislada de 1 ó 2 plantas en parcelas mínimas para poder edificar de 5.000 metros cuadrados (en posteriores planes esa superficie se ha ido reduciendo hasta los 500 metros cuadrados, multiplicando así el número de edificaciones y perdiendo sus rasgos originales). La categoría de la edificación también está contemplada pues, en los aspectos estéticos, las viviendas, «dependencias agrícolas» y jardines deberán «responder a proyectos de calidad», efectuando «una crítica severa» de los mismos antes de conceder las licencias oportunas.

6. (5.^a ord.)- Residencial de zonas con tolerancia industrial. Esta es una de las ordenanzas del plan más controvertidas al tratar de hacer compatibles los usos residencial e industrial. Esta ordenanza vendrá también recogida como «zona de tolerancia industrial» en el Plan General de 1967 en las principales salidas de la ciudad, las cuales tuvieron que ser después reducidas. En el plan de 1952 se argumenta que estas zonas albergarán «aquellas industrias cuya incomodidad o molestia las hace incompatibles con la vivienda, pero que tampoco conviene alejar por estar destinadas a servir en gran parte a las necesidades de las zonas residenciales». Su localización es ciertamente singular en los nuevos ensanches urbanos previstos, precisamente en las áreas donde se pretende que la



Barrio de San Cristóbal (1956). Plaza de la Estrella y calle Mayor. Para la mayor barriada de la ciudad (casi 7.000 habitantes), el Plan prevé la renovación del caserío tradicional, el desplazamiento de su masa industrial a San Diego, allí donde se planifica el mayor parque urbano y nuevos ensanches. (Archivo Histórico de Lorca).

edificación alcance la mayor categoría: en el acceso desde Granada (donde se prevé la mayor bolsa de suelo), en los semipatios traseros de los bloques ubicados entre la avenida de los Mártires y la línea del ferrocarril, en los edificios de la margen derecha del Guadalentín (la «fachada de la ciudad») y los que dan frente al nuevo parque de San Diego (calle Charco). Casi todas estas áreas se encuentran ubicadas en calles interiores, lo que depararía el trasiego de tráfico pesado, ruidos molestos, contaminación acústica y ambiental, inseguridad para los peatones y degradación paisajística (el plan lo reconoce: «se permitirá mayor libertad en el volumen y uso [de las edificaciones] y se resta importancia al aspecto estético»), disminuyendo la calidad de vida de los vecinos de estas zonas nuevas de la ciudad llamadas a convertirse en núcleos industriales aislados y en progresiva degradación.

El uso industrial que se pretende implantar es el de industria «pequeña y artesana en su grado de servicio de viviendas aunque molesto o incómodo»: hornos de pan, ebanistería, talleres de reparación de automóviles, soldaduras, fontanería, electricidad, carpintería, etc. pudiendo incluir viviendas para propietarios y trabajadores; también se permite el uso comercial y de restauración y garajes de hasta 50 coches (12 en el resto de zonas residenciales). Quedan prohibidos los usos religioso, cultural, de espectáculos,

sanitario, benéfico, militar y el residencial en las zonas designadas, pero no se tiene en cuenta el entorno residencial y vividero inmediato. Además, se admite la «edificación intensiva» y en edificios de varias alturas (con semisótano) sin solucionar las conexiones y competencias con los bloques traseros.

7. (10.^a ord.)- Zonas industriales generales (de tipo medio y pesado). Se localizan en las salidas de la ciudad en dirección a Murcia (en las cercanías de la estación de San Diego entre la avenida de Europa y la vía del ferrocarril en dirección al cruce de Apolonia); y en la carretera de Granada frente a las actuales Casas Baratas y entre el camino Viejo del Puerto, el nuevo vial de circunvalación y la línea férrea, donde se disponen unas 80 parcelas de diferente tamaño. En estas zonas se da la «máxima importancia» a la industria aprovechando los accesos y salidas del casco urbano y la proximidad a las estaciones de ferrocarril, con las cuales están comunicadas mediante un vial de nueva creación paralelo a la vía. Se tolera todo tipo de industria media y pesada con una potencia instalada superior a los 5 c.v., así como edificios e instalaciones auxiliares y complementarias: oficinas, viviendas vinculadas, apartaderos, garajes, estaciones de servicio, lugares de enseñanza obrera, etc. Se prohíben los usos residenciales, comerciales, religiosos, sanitarios, benéficos y militares de cualquier tipo a pesar de la proximidad respecto al tejido urbano, con el cual apenas hay separación, no previendo, por ejemplo, zonas verdes intersticiales de importancia que aminoren la posible contaminación.

Se dará «libertad completa» en cuanto a volumen de las edificaciones, si bien, en las parcelas de acceso directo desde la carretera de Granada, por su categoría como vía de penetración, se deberán establecer construcciones de doble crujía de 2 plantas destinadas a oficinas y servicios auxiliares, mientras que el acceso netamente industrial se hará por una calle secundaria posterior que soportará el tráfico pesado. La composición estética en estos espacios es libre.

No hay duda que el plan prevé que los dos principales accesos urbanos de Lorca sean de tipo industrial, permitiéndose además las industrias de mayor tamaño, siendo éste el primer paisaje urbano con que se toparán todos aquellos que entraran a la ciudad desde Murcia o Granada. Resulta curioso que no aparezca alguna aglomeración industrial en la carretera de Caravaca a pesar de la dotación fabril con la que cuenta en los años cincuenta el barrio de San Cristóbal, cuyas fábricas todavía en hallan en la trama urbana y cuya localización está determinada por unos factores claros: mano de obra especializada, la captación de aguas subálveas en el cauce del río y la eliminación de sus residuos, bien al mismo cauce, bien a la antigua acequia de Tercia. Con el paso de los años, la salida hacia Granada (La Viña) se fue configurando como un importante núcleo industrial de iniciativa privada sin ordenación alguna, después desmantelado y trasladado al actual polígono de Los Peñones donde se entremezclan zonas residenciales, industriales, de uso comercial y terciario y servicios diversos; en cambio, nada prosperó en la salida hacia Murcia a excepción de los depósitos de combustible existentes junto a la estación de San Diego. Mayor empaque ha ido adquiriendo la caótica aglomeración industrial de Serrata en la carretera de Caravaca con una especialización clara hacia el sector del curtido, el químico, el cárnico y los materiales de la construcción.

8. (11.ª ord.)- Núcleos industriales ligeros y de almacenes. Esta zona está restringida a las inmediaciones de la estación de ferrocarril de Sutullena sobre cuatro manzanas que discurren entre la alameda que baja a la citada estación hasta el residencial San Rafael y la calle María Agustina, por los espacios ocupados por la fundación «Poncemar», la antigua Concejalía de Empleo y las zonas residenciales próximas al Óvalo de Santa Paula. Las condiciones de uso, volumen y estética son análogas a la ordenanza anterior, si bien, se da preferencia a la instalación de pequeñas industrias con potencia instalada inferior a 5 c.v., todo tipo de almacenes, talleres y edificios auxiliares, aprovechan-

do la oportunidad que ofrece la cercanía de la estación. No cabe duda que la posterior presión edificatoria sobre este espacio central de alta cotización, habría acabado por recalificar estos terrenos para uso residencial o terciario como después ocurrió. Esta zona ya contaba con cierta presencia industrial cuando se redactó el plan (tejas, almacenes, fábrica de la luz).

9. (12.ª ord.)- Zonas ferroviarias. Se trata de las áreas que están en contacto directo con los edificios de las estaciones y sus instalaciones auxiliares, siendo los terrenos propiedad del Estado (Renfe), delimitados e incorporados al Plan General.

10. (1.ª ord.)- Zonas comerciales (y residenciales). Esta es la ordenanza que más se desarrolla en el Plan General habida cuenta de su importancia y mezcla de funciones. Se establecen, a modo de «unidades orgánicas», distintos tipos de recintos comerciales: los tradicionales, que se caracterizan por su dispersión en el ámbito urbano (Casco Histórico, barrio de San Cristóbal), y los nuevos, ya sean centros principales (El Carmen-Óvalo de Santa Paula, San Diego) o secundarios (San José). Todos han de quedar estructurados sobre plazas de barrio y las calles comerciales más representativas. A esta dotación comercial se unen las edificaciones que conforman estos sectores urbanos. En esta zona, el binomio residencial-comercial es prioritario, de tal suerte que aquí se planifica concentrar la dotación comercial y de servicios más significativa de Lorca.

Los usos permitidos en estas zonas son los comerciales, viviendas, hoteles, oficinas, espectáculos y religiosos; son tolerados otros usos compatibles como la industria pequeña y artesanal, pero las limitaciones aquí son mayores que en otras zonas residenciales de la periferia: no deben producir humos, olores ni ruidos perjudiciales, ni presenten peligro de incendio, no consintiendo instalaciones industriales mayores de 50 metros cuadrados ni potencia superior a los 2 c.v. (estos límites se prevén «algo superiores» en el núcleo comercial de San Cristóbal por

su tradicional actividad fabril); los garajes no podrán superar las 12 unidades. Por otro lado, serán prohibidos la industria media y pesada, y los usos deportivos, benéficos (a instalar en las zonas obreras) y militares, a excepción de las oficinas.

El tipo de edificación será la intensiva entre medianerías cuya altura dependerá de las calles donde se ubiquen las nuevas edificaciones. La altura máxima para las zonas comerciales será de 4 plantas aunque se tolerará un incremento de dos plantas más (hasta 6 plantas) en las áreas de mayor proyección y categoría urbana (calle Corredera y en la avenida de los Mártires —entre Poeta Carlos Mellado y Presbítero Emilio García— sobre todo) para fomentar la sustitución de antiguas edificaciones. En el resto de áreas, la altura máxima será de 4 plantas con posibilidad de una planta más, siempre y cuando las circunstancias lo exijan, no queden medianerías distorsionantes y no se altere «la armonía general de la zona». Se podrá además edificar con una planta menos, pero los cimientos de los edificios deberán estar preparados para levantar sobre ellos una planta más. Los patios interiores tendrán una anchura mínima de tres metros y una cuarta parte de la altura de los edificios, pudiendo estar cubiertos en planta baja si así se satisfacen las necesidades de los establecimientos comerciales (en otras zonas no se contempla); también se permiten las chimeneas de aireación.

Como ya se vio en la ordenanza de Casco Antiguo, desde el punto de vista formal y estético, se presta especial atención a la zona monumental de la ciudad, aun partiendo de que las zonas comerciales constituyen un «elemento urbano representativo», siendo por ello «indispensable cuidar de modo preferente su arquitectura», la cual ha de tener «un nivel de nobleza superior» a otras zonas de Lorca, máxime en el recinto histórico-artístico. A este respecto se hacen dos matizaciones: en caso de que se presente un proyecto que pueda producir «alguna incompatibilidad» con el ambiente y los edificios que merezcan su conservación, los técnicos

municipales recomendarán al Ayuntamiento se acuerde la prohibición o limitación del mismo con arreglo a las normas dictadas por los organismos que velan por el Patrimonio Artístico Nacional; del mismo modo, el carácter noble de los espacios comerciales más importantes será reforzado con la creación de pórticos o soportales en los edificios de nueva construcción, concretamente en los núcleos comerciales previstos en la nueva plaza a crear detrás de la iglesia del Carmen (actual plaza del Negrito y calle Abenhalaj) y en el barrio de San Cristóbal, en la calle Caballón.

11. (9.ª ord.)- Zonas verdes y deportivas.

La dotación de zonas verdes en la ciudad proyectada es muy generosa. Comprensible si se tienen en cuenta las perspectivas que había creado la llegada a Lorca de las aguas potables y sistemas de depuración de la Mancomunidad de los Canales del Taibilla (que no se hará efectiva hasta abril de 1957). Se incluyen zonas verdes generales (forestales), parques y jardines, glorietas, zonas deportivas y campos de juegos escolares donde se restringe al máximo cualquier tipo de edificación, excepto las vinculadas a estos espacios, y en las áreas deportivas, a edificios públicos de explotación privada mediante concesión municipal. Tampoco se consienten en los edificios privados ya existentes «ampliación y mejora alguna», ni la tala de cualquier árbol salvo autorización municipal. Se especifica que se podrán producir cambios en el emplazamiento de las zonas verdes y deportivas establecidas, únicamente en el caso en que se produzcan cesiones de terrenos de igual superficie al municipio cuya situación sea igualmente satisfactoria para el conjunto de la ciudad.

Como ya se mencionó, las zonas verdes planificadas pueden ser clasificadas, en función de su localización, de la siguiente forma: plazas y glorietas ya existentes; las creadas junto a edificios públicos de interés general (Instituto de Enseñanza Media, Campo de Deportes de San José, zonas escolares, nueva Plaza Mayor, frente al Mercado de Ganados); en los sectores montuosos que bordean la ciudad (barrios altos)

hasta los viales exteriores; la repoblación forestal de la sierra del Caño; jardines de borde junto a la línea de ferrocarril; en espacios interiores vacíos (La Alberca); en las inmediaciones de las barriadas obreras (San José, San Cristóbal); y el gran parque urbano previsto en la zona de San Diego, el mayor de toda la ciudad.

12. (8.ª ord.)- Protección de huerta y suelo forestal. Esta ordenanza se refiere al espacio exterior del casco urbano y como tal, se pretende sea librado de la edificación residencial e industrial propia de la ciudad, preservando la huerta de Lorca para usos propios de una rica zona agrícola y ganadera (la periurbanización vendrá mucho después). Para los usos permitidos, vinculados y prohibidos, los autores del plan plasman los mismos que para la zona de las Alamedas, con la particularidad de que la residencia no tiene por qué estar vinculada directamente al sistema productivo de la parcela, permitiéndose la industria ligada a la explotación (en los años cincuenta comienza a iniciarse tímidamente la revolución económica ligada al porcino); no se limita el tamaño de las parcelas para construir, no se incide tanto en la calidad arquitectónica de los nuevos edificios (aunque se pide «evitar disonancias» con el paisaje) y la altura es libre en función de las necesidades del propietario.

7. ¿HUBO PRÁCTICA URBANÍSTICA DEL PLAN?

El Plan General de Ordenación Urbana de Lorca redactado por Gaspar Blein y Daniel Carbonell acabó de confeccionarse en diciembre de 1952 tras acumular muchos meses de retraso, para una supuesta aprobación definitiva por parte de la Jefatura Nacional de Urbanismo que se hubiera dilatado con seguridad hasta finales de 1953 ó 1954; como ya se vio, las conversaciones con el equipo redactor se mantendrán hasta 1961. Estos años suponen un capítulo de transición en la planificación urbanística en España; es una etapa en la que se redactaron planes de ordenación para muchas ciudades españolas

(Málaga, Almería, Castellón, Oviedo, Vitoria, Cádiz, Granada...), siguiendo las mismas tendencias planificadoras que se desarrollaban en Europa.

Esta etapa de transición que resulta confusa y ambigua, quizá fue un elemento más que motivó que el plan para Lorca no llegara a tener buen fin, como tantos otros redactados por esas mismas fechas. El hecho de que en 1956 se aprobara la primera Ley del Suelo de España (del 12 de mayo) como marco jurídico para la regulación del uso del suelo, dotando a la administración de esta nueva competencia integral y reservar todas las plusvalías a los propietarios sin participación social alguna, supone cambiar todo lo hecho antes. En 1957 se crea el Ministerio de la Vivienda (Decreto-Ley de 25 de febrero) encargado de llevar a cabo la acción administrativa en materia de vivienda, arquitectura y urbanismo. La ley crea un nuevo marco normativo donde la tramitación cambia, al igual que la forma en cómo deben quedar redactados y organizados los planes de ordenación; se establece una nueva clasificación urbanística del suelo con su correspondiente régimen jurídico (suelo urbano, de reserva urbana y rústico) y se dejan definitivamente atrás los antiguos planes de ensanche. La ley de 1956 implica pasar de una larga etapa de remodelación y ensanche para las ciudades españolas, a otra en la que va a predominar la planificación. El plan de Lorca, como otros muchos, no dejaba de ser a efectos prácticos, otro plan de crecimiento y ensanche que mantiene los cánones tradicionales pero que aporta en algunos aspectos, concepciones nuevas que ya se incluían en la denostada ley anterior. Con todo, quedaba claro que el plan de Lorca, tal cual se confeccionó en 1952, tenía que adaptarse al nuevo marco legal para poder entrar en vigor, hasta tal punto que (casi) debía redactarse de nuevo.

Muchos planes aprobados a primeros de los años 50 coinciden con el de Lorca en un mismo modelo de ciudad: disposición de superficies periféricas como zonas de futura expansión que se ubican alrededor del casco antiguo (donde se

prevén reformas interiores), las cuales quedan limitadas por rondas exteriores que actúan como viales de cierre y circunvalaciones que desvían el tráfico de paso de los centros urbanos. Estas zonas de expansión se corresponderían con el concepto de «suelo de reserva urbana» desarrollado por la ley y aún no introducido por la mayoría de los planificadores (DE TERÁN; 1982). Además, existen pocas variaciones con planes anteriores en cuanto a la clasificación del suelo: casco antiguo, zona de bloques, tolerancia industrial, zonas verdes, ferroviaria, edificación modesta en hilera, ciudad jardín... manteniendo en muchas áreas de futura ocupación trazados geométricos que se adaptan al trazado de las principales vías de comunicación. En cuanto a tipologías edificatorias todavía no aparece el 'bloque abierto' (tampoco contemplado en Lorca) como nueva forma moderna de hacer crecer la periferia urbana proveniente de los postulados de la CARTA DE ATENAS (1933); se mantiene entonces la manzana cerrada y los edificios entre medianerías como la predominante, conservando así el tradicional concepto de calle con ocupación intensiva en la ciudad mediterránea.

Uno de los errores más graves que presentan estos planes de ordenación es la marginación que otorgan al espacio rural inmediato, al considerar la ciudad como una única unidad en relación a su entorno, con el cual, apenas queda vinculado. Los planes de Blein para Murcia y Lorca son un claro ejemplo, pues la ciudad debía proveer al campo de servicios urbanos, al tiempo que éste debía hacer lo propio en cuanto a mano de obra para el correcto funcionamiento de las nuevas zonas productivas y materias primas.

El Plan General de Lorca es un documento modesto y poco detallado si es comparado con otros planes de ordenación mucho más elaborados y trabajados (por ejemplo, en otras ciudades históricas se dedica mayor atención a la zona monumental, su análisis general y específico por calles y edificios, estrategias de conservación, normativas específicas...) Pero, al parecer, fue un buen plan porque los que se aprobaron

posteriormente fueron desafortunados en muchos aspectos (especialmente el de 1967) y en ellos se siguió en mayor o menor medida algunas directrices marcadas por el plan de Blein y Carbonell. El Plan de 1952 hubiera sido un buen plan para organizar el urbanismo de Lorca durante varias décadas pues pasarán quince largos años sin que esta ciudad y su municipio cuenten con un mínimo marco legal que regulara la edificación pública y particular, y pusiera orden a los muchos intereses contrapuestos.

Blein y Carbonell, con las limitaciones que ofrecía una ciudad como Lorca, dejan entrever en el documento propuesto, el traslado de las ideas teóricas de la 'ciudad falangista', a imagen y semejanza del Régimen, cuya máxima aportación la hizo el arquitecto Pedro Bigador Lasarte, quien redactaría el Plan General de Madrid de 1946 para convertir a esa ciudad en «capital imperial», precursor directo del urbanismo contemporáneo en España. En medio de una modesta cultura urbanística en la que están presentes los ideales racionalistas, BIGADOR LASARTE (1939) enuncia el funcionalismo organicista y biológico de las ciudades, a las cuales asemeja en su dinámica con el cuerpo humano en cuanto a funcionamiento y estructura nuclear. Defiende una clara jerarquización de los espacios urbanos en función de su importancia social, destacando la necesidad de crear un espacio «representativo» como cerebro de la ciudad (en Lorca se crea una nueva Plaza Mayor), un espacio «central» donde se ubican los servicios urbanos más importantes (distribuidos entre la zona centro principal y los barrios lorquinos), y los «extremos o satélites», es decir, las zonas residenciales y áreas productivas que requieran una cierta independencia por cuestiones de incompatibilidad. A esta teoría urbanística, se une la vuelta a los principios del urbanismo tradicional con la recuperación del tradicional concepto de calle (edificación cerrada), y como norma fundamental, el «cierre de la ciudad» que, al contrario de los principios urbanísticos liberales, implica un exhaustivo aprovechamiento del recinto interior para evitar que queden solares libres en el centro, se ocupe

la periferia y se promueva la especulación (en el Plan de Lorca queda patente esta idea de cierre con los viales de ronda, los sectores forestales y los propios límites físicos ya impuestos). El Plan de Madrid de 1946 (que sustituirá al de Ensanche de 1933) será, por su parte, de tal calado que de él se tomarán las principales ideas que van a configurar la Ley del Suelo de 1956: documentación a presentar de cara a la aprobación, la división del planeamiento urbano en tres grados: planes generales, planes parciales y proyectos de urbanización, la división de la ciudad en zonas según las necesidades del programa urbano, el sistema de espacios libres y de equipamientos, la situación de edificios públicos y elementos de interés general, la red de comunicaciones y los límites del casco urbano actual y futuro (DE TERÁN; 1982).

Hasta la aprobación del Plan General de 1967, en Lorca estuvieron en vigor las Ordenanzas Municipales aprobadas en el año 1900 (ORDENANZAS MUNICIPALES; 1903), siendo alcalde Simón Mellado Benítez en sesión del 12 de noviembre, las cuales venían a sustituir a las anteriores de 1713 tras casi doscientos años de vigencia. En ellas quedan reguladas aquellas cuestiones vinculadas a la administración pública y a las prácticas y hábitos particulares en la dinámica local: división administrativa de la ciudad, el uso de la vía pública, de carruajes y caballerías; celebración de mercados, ferias y espectáculos; la regulación de servicios básicos como el alumbrado público, el servicio médico o los centros de enseñanza; dentro de la política sanitaria, todo lo relativo a prevención, limpieza, venta de alimentos e higiene pública y particular; el uso de fuentes y lavaderos públicos; sobre caminos, veredas, cauces fluviales y zonas arboladas; establecimientos peligrosos y materias inflamables, etc. El título de mayor interés para las cuestiones urbanísticas es el sexto, sobre Policía de Ornato, donde se menciona el papel del maestro de obras; la potestad que posee el Ayuntamiento para el establecimiento de alineaciones y rasantes, realizar expropiaciones, trazado de líneas y sus labores de control; procedimiento administrativo para la construcción

de edificios de nueva planta o para la reforma de los existentes (ya sea sobre la alineación oficial, avanzados sobre ella o retranqueados). En el apartado de «servidumbres» (capítulo VI) se especifica que el vuelo máximo de los balcones no podrá exceder los 50 cm. en el piso principal, los 35 en el segundo y los 20 en el tercero; se permite colocar miradores o cierres de cristal siempre que el suelo saliente no supere los 25 cm. sobre los límites anteriores; la salida de los aleros no podrá ser superior a los 35 cm., mientras que las bajantes de las aguas se colocarán dentro de los muros para desaguar por debajo de las banquetas de las aceras; también se hace referencia a cuestiones estéticas, de seguridad y a los derechos y obligaciones de los propietarios. Estas sencillas y genéricas indicaciones se estuvieron aplicando en Lorca durante casi setenta años.

De forma paralela, también se estuvieron aplicando las directrices marcadas por el Estatuto Municipal de 1924 (Decreto-Ley de 8 de marzo), que aunque carece de originalidad, sintetiza e integra con gran coherencia toda la normativa urbanística existente hasta ese momento; estará vigente hasta la aprobación de la Ley del Suelo del 56. Este instrumento legal, aprobado durante la dictadura de Primo de Rivera, otorga gran autonomía a la administración local (la competencia «se ensancha y amplía, extendiéndola a todos los fines del municipio») al ser considerada como un ente jurídico propio, con objeto de intentar acabar con el caciquismo existente, fortalecer la hacienda local (normalización de los arbitrios) y la electividad democrática. Adjudica a los ayuntamientos mayores de diez mil habitantes las competencias en materia de urbanismo como tarea exclusiva y de servicio público, creándose un sistema de control para la práctica urbanística; se produce por primera vez la fusión entre la actividad municipal y la urbanística (OLMEDO ÁLVAREZ; 2004). El municipio, según el Estatuto, es «un hecho social de convivencia, anterior al Estado, y anterior también, y además superior, a la ley» y por ello se plantea una profunda reforma administrativa.

En el orden urbanístico, las competencias que se otorgan a los consistorios son numerosas: municipalización de servicios, aprobación de reglamentos, bandos u ordenanzas; apertura, afirmado, alineación, mejora, conservación y ornato de las vías públicas, parques, jardines y cualesquiera otros medios de comunicación o esparcimiento dentro o fuera del poblado; la aprobación o reforma de los planes de urbanización y extensión; construcción o concesión de vías férreas; abastecimiento de aguas potables, residuales, abrevaderos, balnearios; alcantarillados, desinfecciones, cementerios, higiene, epidemias; alumbrado público; policía de subsistencias, mataderos, mercados, laboratorios, control de alimentos; policía de vigilancia y seguridad; prevención y represión de todo tipo de abusos; promoción de establecimientos benéficos y médicos; instituciones de crédito; escuelas de instrucción primaria; conservación de monumentos; ferias, exposiciones y concursos; enajenación de inmuebles; obras comunales en edificios públicos y de interés general; servicios de salvamento y contra incendios; inspección sobre la administración privada; construcción de casas baratas; y aprobación de presupuestos.

Posteriormente, se promulga la LEY DE BASES DE RÉGIMEN LOCAL DE 1945 (de 17 de julio), la cual, plantea una visión de conjunto para la urbanización del país, reconociendo la unidad



Alameda de la Constitución (h. 1959). *En tiempos del alcalde Juan Mouliá Parra se produce la acertada urbanización de esta céntrica vía con la colocación de las columnas de la antigua Fábrica de Salitre y demás mobiliario urbano como icono del proceso de transformación y modernización que se da en la ciudad. (Archivo Histórico de Lorca).*

municipal como ámbito obligatorio de planeamiento urbano, dando cierta autonomía a los ayuntamientos pero con la supervisión de las Comisiones Provinciales de Servicios Técnicos; asimismo, formaliza que las contribuciones especiales (la proporción del coste final de las obras de urbanización que deben abonar los vecinos beneficiados por el incremento en el valor de los terrenos) sea del 50% como máximo en función de los metros de fachada de cada particular, siendo esta cifra tradicionalmente algo más baja en Lorca (40%). Antes de la llegada de la Ley del Suelo de 1956, se redactarán los anteproyectos de 1951 y 1953. Es posible que Blein y Carbonell tuvieran en cuenta el primero en la confección del Plan de Lorca, donde la lucha contra la especulación aparece como argumento principal. En ese anteproyecto se enumeran los efectos sociales negativos que supone el desorden urbanístico en las periferias, la necesidad de crear por parte de los ayuntamientos de patrimonios municipales de suelo que refuercen el papel regulador de éstos y estructuren futuros desarrollos; la creación de un sistema de compensaciones con los propietarios, la división de la ciudad en zonas (siguiendo las directrices de Bigador) y la calificación de dos tipos de suelo (reflejados en el plan lorquino): el urbano, como zona de ensanche y extensión de la ciudad donde se especifica una zonificación y unas ordenanzas de edificación, y el rústico o exterior.

El Plan de Blein y Carbonell redactado para Lorca, dentro de su modestia, se anticipa y recoge algunas de las novedades que van a aparecer en la aún no aprobada y en fase de estudio Ley del Suelo: el desarrollo de planes de ordenación parcial en varios sectores considerados especiales de la ciudad (la «fachada de la ciudad» propuesta en la avenida de Santa Clara, el entorno de la nueva Plaza Mayor o en la zona residencial a ubicar frente al parque de San Diego); la aparición de zonas de tolerancia industrial a las salidas de la capital; la propuesta de elaboración de un Catálogo de edificios y elementos urbanos de interés histórico-monumental para su protección; el cierre del futuro casco urbano por medio de rondas perimetrales; la posibilidad

de expropiar espacios para el desarrollo urbano con sus correspondientes compensaciones; o la propia denominación del documento final: «Plan General de Ordenación Urbana».

¿Hubo práctica urbanística del Plan de 1952? Pues sí, aunque fue a la sombra al no ser aprobado definitivamente. Lo cierto es que, a pesar de ello, Lorca necesitaba ordenar su crecimiento de alguna forma, tener una referencia que seguir. A continuación, de forma esquematizada, se relacionan las actuaciones vinculadas a las directrices fijadas:

— *Traslado de los restos del Cementerio de San José.* La exhumación y traslado a San Clemente (operativo desde 1900) de los últimos restos cadavéricos del clausurado campo santo situado a las afueras del barrio de San José, se realizó entre los meses de septiembre y diciembre de 1947. El Plan de 1952 proyecta sobre este solar una zona verde (inicio de la actual calle Torrecilla).

— *Creación de un Campo de Deportes.* Será el 29 de noviembre de 1951 cuando se inaugure el campo de San José, siendo asumido por el nuevo planeamiento, pero dotándolo de jardines en sus alrededores; en los presupuestos de 1948 aparece la primera partida de 100.000 pesetas para su construcción. Por aquel entonces, el Lorca estaba en 1ª Categoría Regional, y poco después nacería el Atlético San José.

— *Repoblación de la ladera del Castillo y regeneración de los barrios altos.* El Ayuntamiento de Lorca, en sesión plenaria del 12 de septiembre de 1952 aprueba proponer al Patrimonio Forestal del Estado la repoblación forestal de tres parcelas municipales de 33 has. ubicadas en la ladera del Castillo, Albaricos y Los Pilones, con un presupuesto de 135.940 ptas. Con ello se persigue crear un «parque magnífico que embellecería de modo notable la perspectiva de esa parte de nuestra ciudad en la que se trazarían caminos y sendas que lo harán más agradable»; en junio de 1953 se inician los trabajos de repoblación. Tres años más tarde,

se especula con la repoblación de toda la sierra del Caño y Peñarrubia con fondos procedentes de la ayuda estadounidense. En 1954 continuará la adquisición de parcelas en los barrios de San Lázaro y San Pedro.

Siguiendo las directrices del plan, el Ayuntamiento ve conveniente la repoblación de los barrios altos como solución a la degradación urbana y social de estas zonas deprimidas donde cientos de familias malviven en alojamientos insalubres: «Por el transcurso del tiempo, van desapareciendo las edificaciones que constituían la parte antigua de la población, lo que hace que la parte alta presente un aspecto desolador y desagradable». La intención es sustituir progresivamente las edificaciones en peor estado, por abandono y ruina, por pinos y arbustos de repoblación hasta acabar con las zonas más depauperadas. De todas formas, son muchas las viviendas que también son reconstruidas por medio del Fondo de Protección de Beneficio Social, organismos de Caridad y suscripciones populares.

— *Transformación urbana de la ciudad.* El periodo de análisis de este artículo (1947-1956) constituye una etapa pródiga en la realización de obras que modernizasen y dotasen de mejores servicios a la ciudad de Lorca. La mala situación económica del Ayuntamiento y la desaparición de una de sus principales fuentes de ingresos (el impuesto de Repartimiento General de Utilidades), obliga a buscar nuevas fuentes de financiación para pagar las obras previstas: se aumentan en diferente grado el resto de tasas e impuestos locales, se subastan las tierras de pasto municipales y se procede a la venta de lotes de monte público de Propios, medida que resulta «dolorosa ya que siempre produce disgustos el deprenderse de cosas que son nuestras, vender propiedades que han estado vinculadas a nosotros durante largo tiempo» (sesión del 17 de octubre de 1952, en la se que aprobó la venta mediante subasta pública de varios lotes que totalizan 3.500 ha.) Este esfuerzo económico municipal tiene una justificación clara: «Las circunstancias nos obligan a ello, ya que

no podemos dejar de considerar que nos encontramos en el comienzo de la transformación de la capitalidad del municipio», toda vez que las obras de la red de agua potable y alcantarillado estaban a punto de iniciarse, solucionándose el mayor problema de Lorca y dejando libre la adquisición del «rango de gran ciudad».

— *Nueva alineación de calles existentes.* Se dan dos casos claros ya previstos en el Plan de Blein y Carbonell. La alineación del tramo final de la calle Corredera en la Puerta de La Palma (actual Juan de Toledo) con la construcción en 1956 de nuevas edificaciones en el solar que ocupó el viejo Palacio del Obispo; y la alineación de la calle Musso Valiente en 1954, «ya que hoy se halla convertida en un callejón» a pesar de su posición en el centro de la ciudad. Su efecto será beneficioso para las fincas colindantes al incrementarse el precio del suelo en la zona hasta las 200 ptas./m² (casi triplicando los anteriores).

— *Apertura de nuevas calles.* Hasta la aprobación del Plan General de 1967, sólo se tiene constancia de la apertura en 1954 de la calle que discurre por el trazado del antiguo camino que se dirigía hacia el Cementerio de San José, siendo en nuestros días la calle Castillo de Xiquena que parte de la rotonda de San José. En 1959 se ejecuta por fin la apertura de la calle Alporchones como punto fundamental para la comunicación de la calle Corredera con la plaza de las Flores (Calderón de la Barca). No será hasta la segunda mitad de los años 90 cuando se abra la calle Donantes de Sangre, que en el Plan de 1952, permitía unir la calle Floridablanca con la nueva Plaza Mayor.

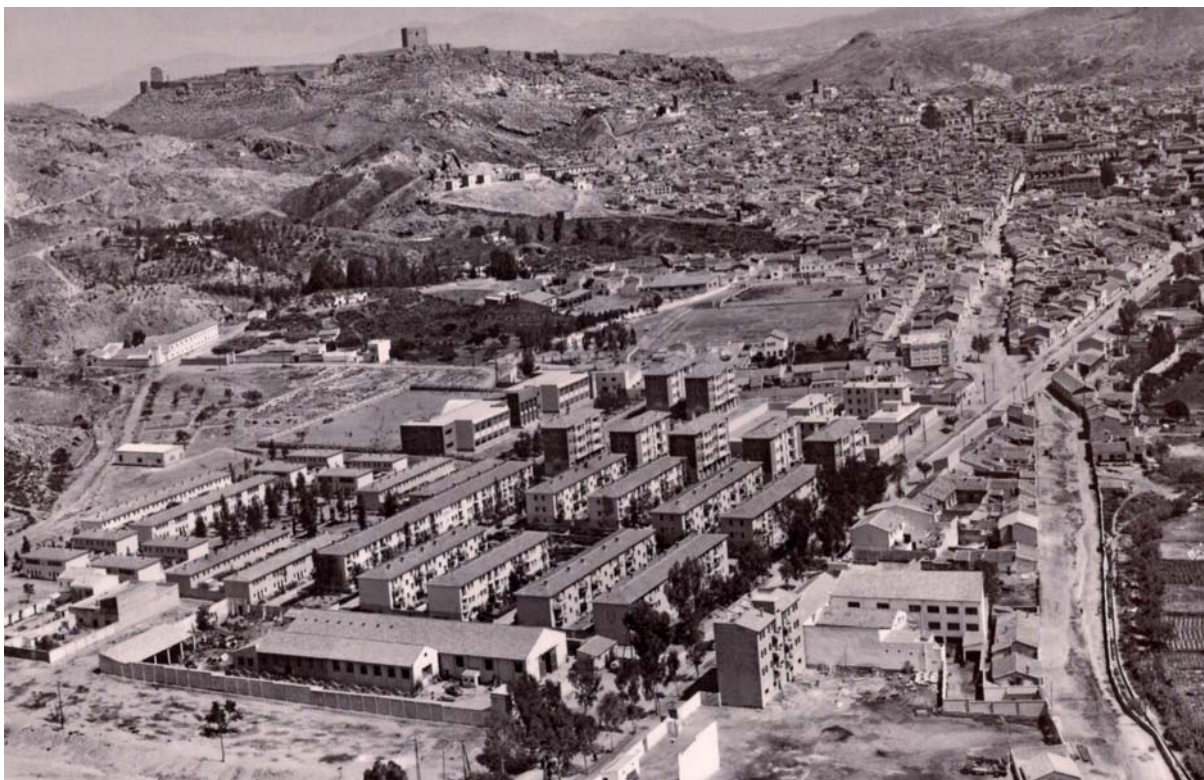
— *Potenciación de la Corredera como eje comercial.* En enero de 1954 se da el visto bueno para la colocación del nuevo pavimento en la calle Corredera (entonces del Generalísimo) en el tramo comprendido entre la plaza de los Caídos y los Cuatro Cantones a base de losetas de cemento prensado (1.703 m²) de la casa «Escofet», suprimiendo las aceras y creando un único nivel de pavimento. Su coste será de

80.896 ptas. Su protección propiciará el traslado de la carrera oficial de los Desfiles Bíblico-Pasionales de Lorca desde esta vía a la avenida de los Mártires en 1956.

— *Rondas exteriores.* A principios de 1955 se procede a la apertura de un «camino forestal» entre la iglesia de Santa María y el Castillo lorquino con un coste próximo a las 220.000 ptas., siendo el único tramo abierto (y asfaltado mucho después) de aquellas rondas de borde por los barrios altos propuestas en el Plan General, al margen del tramo en servicio entre la carretera de La Parroquia y San Juan.

— *Desvío y nuevo puente sobre el Guadalentín.* Es curioso que el principal corredor de desvío del tráfico de paso de las carreteras que atraviesan la ciudad (ejecutado en los años 80 y 90), tenga casi el mismo trazado que el planteado en 1952. A saber: avenida de Europa, nuevo puente de San Diego, avenida de Santa Clara, avenida del Poeta Para Vico, Alamedas, rambla de Tiata y cruce del Gato.

— *Mejora del ornato en las calles principales.* En los planos de alineación, se observan en la trama urbana la aparición de nuevas alineaciones, creación de chaflanes, apertura de nuevos ejes y plazas o el arbolado de las calles más importantes. En estos años son muchas las obras que se realizan sobre todo en la zona centro para la mejora en la pavimentación de muchísimas calles con riego asfáltico (las más importantes) o plancha de hormigón, encintado de aceras, dotación de red de aguas pluviales, de redes de agua potable y saneamiento para viviendas e industrias particulares, alumbrado público (aumentado en 1947 hasta las 19.520 bujías y un coste mensual de 3.031 pesetas), colocación de bancos en plazas y alamedas, etc. Quizá la reforma más destacada fue la urbanización de la avenida de los Mártires en 1947 que fue dotada, por primera vez desde su trazado definitivo en 1874, de aceras en sus márgenes con plantación de acacias junto a los bordillos («árboles de paseo», en sustitución de los grandes álamos decimonónicos) en todo su reco-



Panorámica de las Casas Baratas y barrio de San José (1961). «Otra ciudad ha crecido y se ha integrado en Lorca», frase de la prensa local del momento que manifiesta la ruptura urbanística de la flamante y moderna barriada construida por la Obra Sindical del Hogar en la carretera de Granada (las Casas Baratas) respecto a la caótica ciudad heredada. (Paisajes Españoles, Archivo Histórico de Lorca).

rrido, badenes para la salida de vehículos de los garajes, y nuevo pavimento en la calzada a base de adoquín de pórfido para sustituir el tradicional piso de arena; después llegará un renovado y moderno alumbrado público a base de columnas de fundición que competirá en altura con los cableados de los tendidos telefónicos y telegráficos.

— *Edificios públicos.* De todos los edificios de interés público propuestos por el Plan y distribuidos por la ciudad, no se ejecutará ninguno en los emplazamientos iniciales. Sólo coincidirá de forma aproximada el colegio «Sagrado Corazón de Jesús» en San Diego y aquellos grupos escolares que ‘a posteriori’ se crearon en las zonas montuosas que bordean el casco urbano ante la falta de espacios en la ciudad consolidada. Los demás edificios creados presentan una localización diferente, aunque sí se contempló la posibilidad (sesión del 3 de septiembre de 1956) de crear el Mercado de Abastos de San

José situado frente a la iglesia parroquial con un presupuesto de 350.000 ptas. a cargo de la Comisaría Nacional del Paro.

— *Zonas verdes.* De todas las mencionadas en el Plan de Blein y Carbonell, se ejecutarán de forma muy parcial, casi por casualidad, las previstas en el Huerto de la Rueda, el parque de las Alamedas (pero en otra ubicación), algunas zonas verdes en San Diego que quedan disgregadas entre edificaciones del gran parque público y zona deportiva inicial (parque de la Casa Mata, de los Curtidores, calle Puente Gimeno, junto a la estación de ferrocarril), y algunos resquicios aislados en los barrios altos (San Cristóbal, El Calvario).

— *Proyecto de redes para alcantarillado, depuración y abastecimiento de agua potable.* Sería una de las mayores inversiones realizadas en Lorca en lo que iba de siglo, resultando fundamental para solucionar el mayor problema

que presentaba la ciudad: la falta de una red de agua potable y alcantarillado. A mediados de 1946 son redactados por técnicos del Ayuntamiento los proyectos de alcantarillado y distribución de agua potable con un presupuesto conjunto superior a los 12 millones de pesetas. Será financiado a través de un crédito concedido por parte del Banco de Crédito Local (7,5 millones), el superávit presupuestario (1,57 millones) y las contribuciones especiales abonadas por los vecinos (3 millones) en función de los metros de fachada de las viviendas y la categoría de cada calle.

Esta nueva infraestructura posibilitará el tan deseado desarrollo económico, industrial, sanitario e higiénico de Lorca (se acabará con el tracoma y la fiebre tifoidea) que «hará variar totalmente las condiciones de vida de Lorca, incorporándose al número de ciudades higiénicas y modernas de España». Las obras serán promovidas y adjudicadas por la Mancomunidad de los Canales del Taibilla en diciembre de 1952: depósitos de almacenaje y regulación, estación elevadora, redes de distribución de agua potable, de aguas pluviales, de alcantarillado y estación depuradora (de decantación) a situar en Sutullena. La inauguración de las redes se producirá en abril de 1957 con una dotación media de 200 litros por habitante y día; durante el primer año, el agua potable distribuida fue gratuita para la población, y la stampa de los aguadores en las fuentes y caños públicos comenzará a ser historia. La previsión de nuevas zonas verdes, áreas industriales y residenciales vistas en el Plan General están basadas en la disposición de suficientes recursos hídricos para atender a la creciente demanda.

— *Barriadas de tipo social*. Lorca será de las últimas ciudades españolas relevantes en acoger barriadas de construcción estatal. Entre 1955 y 1957 se levantaron dos grupos anexos con 278 viviendas a las afueras del barrio de San José (las «Casas Baratas») sobre una parcela municipal de 33.000 m², justo donde el Plan de 1952 situaba una barriada de estas características en la carretera de Granada, pero



Óvalo y Avenida de los Mártires (h. 1957). La «calle del porvenir» que nació como alameda, irá adquiriendo con los años los visos de Gran Vía; aún en los 50, presentaba este aspecto tranquilo que nada tiene que ver con la vorágine urbana de nuestros días. (Archivo Histórico de Lorca).

con un plano y tipología edificatoria diferente. Esta actuación, promovida por la Obra Sindical del Hogar en el marco del Plan Sindical de la Vivienda 1955-57, costó 11 millones de pesetas y venía a paliar levemente el grave problema de falta de viviendas (unas 7.500) que existía en la ciudad. A las viviendas, se unió después un gran grupo escolar con 17 secciones y la primitiva ermita de Cristo Rey (ROMERA FRANCO; 2009).

— *Ordenanzas especiales y planes de urbanización*. Serán tres los que se pongan en marcha entre 1952 y 1956:

a) *Avenida de los Mártires*. En la sesión plenaria del 5 de septiembre de 1952 (en el momento de redacción del Plan General) se da el visto bueno «en tanto no se aprobase el Plan de Ordenación de la Población», a una ordenanza especial para esta arteria lorquina que tenía visos, por sus dimensiones y trazado, de convertirse en la más importante (como así ha sido). Por ello y según moción de la Presidencia, se propone que todas las construcciones que «se pretendieran realizar en la Avenida de los Mártires [hoy de Juan Carlos I], en ambas aceras, desde el Óvalo de Santa Paula hasta los Caños de Cerón [avenida de Santa Clara], habrían de tener como mínimo 2 pisos y planta baja». Esta ordenanza especial se incluyó en un artículo adicional en las Ordenanzas Municipales de

Policía y Buen Gobierno. Es el primer caso en el urbanismo local contemporáneo en el que se produce la regulación en la altura de edificios de nueva planta en una calle de la ciudad, en este caso, «la de mayor porvenir». En el Plan de Blein y Carbonell se proyectan edificaciones con altura máxima de 4 plantas (hasta 6 de forma excepcional en un tramo concreto).

b) *Carretera de Granada*. El Ayuntamiento Pleno, en sesión del 4 de agosto de 1956, tiene conocimiento de un informe redactado por el arquitecto municipal Enrique Sancho Ruano (quien ejercía el cargo desde el 27 de junio de 1955, en sustitución de Eugenio Bañón Saura), donde considera conveniente realizar en la zona donde se construyen los modernos polígonos de Casas Baratas al final del barrio de San José, «un detenido estudio en relación con alturas de cornisa y plantas de las futuras edificaciones, ya que dicha zona está integrada por una de las vías de penetración de la ciudad, siendo pues de suma importancia que las construcciones particulares que allí se realicen no desmerezcan su conjunto, extremo que debe ser extraordinariamente cuidado por la Corporación municipal». Hasta ese momento, en la zona de la carretera de Granada se construían edificios de 1 planta («hotelitos particulares»), no siendo la tipología adecuada para la zona pues «desmerecen» las nuevas barriadas de tipo social, «debiéndose exigir por tanto, como mínimo 2 plantas, es decir, planta baja y un primer piso» en el tramo comprendido desde la calle Pérez Casas hasta la salida de la población. Este asunto quedará finalmente aprobado, siendo de aplicación en aquellos solares con fachada en ambos márgenes a la carretera general hasta una profundidad de 150 metros.

Según se indica en el informe del arquitecto municipal, tales directrices están «dentro de las normas que para la misma dispone el Plan General de Urbanización de la Ciudad, excepto en algunos sectores de ella [carretera de Granada] en que se dispone una altura de 3 plantas». En estos últimos sectores se pueden conceder 2 plantas iniciales con posibilidad de ampliar a

una más tras la aprobación del plan. Será aplicada esta ordenanza hasta que vea la luz el Plan General de 1967.

c) *Zona de las Alamedas*. Para esta zona de Lorca, en la sesión del 30 de noviembre de 1956, se propone realizar el primer plan de urbanización parcial de la historia urbana de la ciudad, figura de planeamiento que aparece mencionada en la recién aprobada Ley del Suelo y ya propuesta en el Plan de Madrid de 1946. Han pasado casi cuatro años desde la entrega del Plan de Blein y Carbonell y el concejal Sr. Alberola se preocupa por la preservación de un espacio verde al que hay que librar de la edificación intensiva por el interés general de la población: «Lorca casi no cuenta con más lugar de esparcimiento que las Alamedas, a las que se ha procurado por los ayuntamientos mejorar constantemente, y que hoy constituyen un verdadero orgullo, pero que se corre el peligro de que vayan desapareciendo con su actual carácter si no se ordena urbanísticamente la construcción en esta zona y se marcan las condiciones que las edificaciones que allí se pretendan levantar han de reunir». Además, se deja la puerta abierta a que «quizá interese la apertura de nuevas alamedas, que aumenten su extensión actual». Por todo ello, se aprueba que el arquitecto municipal redacte el pertinente plan parcial y se suspendan durante un año las licencias de construcción en la zona. Tras varios titubeos, la delimitación final de las Alamedas quedó establecida entre la rambla de Tiata, la carretera de Águilas, edificaciones traseras a la avenida de los Mártires y la calle Fajardo El Bravo.

Resulta curioso que se debatiera en la sesión plenaria del 1 de marzo de 1947, la conveniencia de dar el visto bueno a la solicitud de permiso de Pedro Miras Esteban para la construcción en la alameda de los Pescadores (o de Sedano, actual del Corregidor Lapuente) de un grupo de 40 viviendas unifamiliares, una capilla que podía utilizarse como oratorio público y una escuela de primera enseñanza en un solar de su propiedad, deseando le sean eximidas todas las tasas e impuestos municipales, no siendo

posible por imperativos legales. Quizá sea el primer complejo de viviendas que con esta entidad se desea promover en Lorca, presentando la novedad de incorporar al proyecto varios edificios de interés público. Este grupo recuerda en cierta manera a las viviendas unifamiliares con jardín que en 1958 se ubicarán en la carretera de Águilas pasada la línea del ferrocarril, las «Casas del Banco».

— *Germen para el Plan General de 1967.*
En febrero de 1963 se celebró en Lorca un CONGRESO DE NECESIDADES LOCALES donde se trataron, entre otras cuestiones, el tema del urbanismo y la vivienda en el municipio, habida cuenta de sus importantes carencias, la premura de su resolución y la falta de medios económicos. En el desarrollo de la ponencia se abordan los problemas urbanísticos de Lorca: carencia de viviendas protegidas, la zonificación primitiva y desordenada, los problemas ligados a las zonas industriales, los límites que frenan el crecimiento edificatorio, etc. No se duda en calificar de «imperiosa y tremenda» la necesidad de aprobación de un Plan General de Ordenación para la ciudad a fin de que la construcción no sea anárquica y que las edificaciones particulares estén regladas para «evitar los excesos y las pequeñeces, pues de lo contrario llegaremos a tener una Lorca exagerada por una parte y mediocre por otra». Tampoco hay duda que los planteamientos que se proponen para la redacción del futuro Plan de Lorca son exactamente los mismos que proponían Blein y Carbonell hacía ya una década, aunque aparecen algunas modificaciones: mantenimiento en la Plaza de España del centro administrativo oficial, creación de un nuevo eje de desarrollo urbanístico en ambos márgenes de la carretera de Águilas «de tipo elevado y medio», ubicación de un área industrial en la carretera de Caravaca, dedicar atención especial a los accesos al casco urbano y la ampliación del futuro casco de la ciudad hasta la vía del ferrocarril en San Diego, la rambla de Tiata en todo su recorrido y la rambla Mouliaá más allá de la subestación eléctrica. Este precedente dará pie a la redacción de un nuevo Plan General de Ordenación Urbana que

será aprobado definitivamente en 1967, aunque con unas directrices un tanto diferentes donde se pondrán de manifiesto los nuevos intereses particulares creados.

8. LA OPINIÓN PÚBLICA

Muchas esperanzas tenía la ciudadanía lorquina y la opinión pública local en la confección del plan de urbanización. Así lo pone de manifiesto GARCÍA ALBEROLA (1950) en el artículo «La proyectada urbanización», donde, al margen del legado histórico de los tiempos, Lorca debe ofrecer una «fisonomía inconfundible de modernidad que se adquiere mediante la adaptación efectiva a normas adecuadas de estética, comodidad e higiene, que contribuyen a hacer grata y comfortable la vida del vecindario y de aquellos que nos visiten», siendo algo común en las aspiraciones de los pueblos. La redacción del plan de urbanización supone «un logro» que ha tropezado con el «poderoso obstáculo» de la falta de agua para uso doméstico e industrial. García no duda en calificar esta etapa como «momento culminante del problema urbanístico local» ante dos hechos: la redacción del plan y la llegada de las aguas del Taibilla, lo que «hará de nuestra Ciudad esa gran población que siempre hemos soñado», anticipando con «absoluta seguridad» que el patrimonio histórico local será respetado. No cabe duda que el plan supone una absoluta necesidad para el desarrollo de la ciudad, añadiendo que «muy pronto tendremos la satisfacción de saciar esa indudable curiosidad local que ansía conocer el emplazamiento y detalle de las diferentes zonas». No era para menos.

En el semanario más importante de la ciudad en estos años, EL LORQUINO (1952-1957), también se hace mención a la tramitación del plan de urbanización. Pronto (núm. 26, 16 de septiembre de 1952), se criticaba que si bien los regidores «lo sacaron a relucir con mucho calor», ahora se «perdía en el silencio administrativo» por parte, quizá, «de interferencias interesadas en ello» tras la clara situación de parálisis del

proceso. En un editorial del núm. 43, del 13 de marzo de 1953, que lleva por título: «Llega por fin el plano de urbanización y ensanche de nuestra ciudad», se reflexiona sobre la importancia de este documento para Lorca, pero su aprobación definitiva, se entiende, no será fácil dado el «complicado camino burocrático y de trámites» a seguir, esperando que la urbanización de la ciudad obligue a «sacrificar el interés privado por el público» pues se es consciente que una ley urbanística de este calibre supone «voces e incompreensión», esperando que el plan traiga una nueva etapa de mejoras urbanas.

Por otro lado, en las revistas municipales publicadas durante la tramitación del plan de Blein y Carbonell apenas hay referencias a él, a pesar de las expectativas de desarrollo que suponía para la población. Sólo en la REVISTA DE SEMANA SANTA DE 1949 (inicios de la tramitación) se recogen las esperanzas de la nueva urbanización: «Un nuevo y fecundo amanecer surge para nuestra Lorca de hoy (...) A lo estático y señorial, que perdurará siempre, se unen ahora nuevas calles, nuevos edificios; una labor que, sin estar terminada, presenta ya un estimable balance de superación (...) El programa a realizar es grande y ambicioso: alcantarillado, red de distribución de aguas, proyecto de urbanización y muchas mejoras más».

En la REVISTA DE FERIA DE SEPTIEMBRE DE 1961 (nueve años después de finalizar la redacción del Plan General), se hace mención a una Lorca cuyo porvenir está ligado a la aprobación del documento urbanístico para llenar el vacío legal existente. Además de mencionar las principales directrices de organización y expansión de la ciudad, reconoce que «el proyecto es ambicioso pero no irrealizable»; su coste de ejecución se presume elevado para las arcas del municipio, pero por la voluntad de los regidores lorquinos, desde esta publicación se asegura «tener la seguridad que se vencerán todos los obstáculos y se arbitrarán los fondos necesarios» mediante sucesivos presupuestos extraordinarios. A pesar de no estar aprobado el Plan General de 1952, se afirma que «es-

porádicamente» se van realizando «muchas de las reformas en él comprendidas», siendo, al menos el documento, una referencia para las autoridades locales de cara a la realización de pequeñas y aisladas actuaciones urbanísticas. Ese mismo año, en un diario regional, se denuncia la tardanza en la aprobación de Plan General de Lorca, que al parecer «pasó a dormir el sueño de los justos», continuando un «vacío legal» que comienza a ser preocupante, toda vez que la actividad edificatoria en el casco urbano de la capital inicia una etapa ascendente que era necesario regular con un marco administrativo adecuado. Al no aplicarse las directrices de la Ley del Suelo de 1956, se producen situaciones de incoherencia urbanística que quedan fuera de toda lógica: mientras no se apruebe plan alguno, «habrá que irse a edificar a la Torrecilla, mientras se siembran patatas en el centro de la ciudad» (LA VERDAD; 1961).

9. APORTACIONES ARQUITECTÓNICAS AL PAISAJE URBANO ACTUAL

Entre 1947 y 1956 el Ayuntamiento de Lorca concede, de media, entre 25 y 35 licencias de obra mayor para la construcción o reforma de edificios en la ciudad, especialmente en las parroquias de San Mateo, Santiago y San Cristóbal. Muchos de esos edificios van a destacar por representar en mayor o menor grado las tendencias arquitectónicas de una época; un conjunto que forma parte de nuestro paisaje urbano y al que apenas se ha prestado atención, destacando el trabajo realizado por PÉREZ ROJAS (2004).

Lorca se va a incorporar tardíamente a las vanguardias arquitectónicas imperantes en la primera mitad del siglo pasado, aunque aportará interesantes ejemplos que nos han llegado a nuestros días, sobresaliendo la labor profesional de Leopoldo Blanco Mora, arquitecto municipal de Lorca en los años 30. El siglo XX es el de la renovación en los cánones arquitectónicos tradicionales. Es la aparición del Racionalismo, también llamado Movimiento Moderno o Estilo Internacional. Surge a partir de la funda-

ción de la escuela de diseño, arte y arquitectura 'La Bauhaus' en 1919 en Weimar (Alemania), creada por Walter Gropius, ante la necesidad de reconstruir Europa tras la I Guerra Mundial de forma rápida y económica, utilizando unos modelos estándar que se pudieran repetir fácilmente. En el manifiesto fundacional se cita como principal objetivo: la «construcción del edificio del futuro que abrazará arquitectura, escultura y pintura en una sola unidad», debiendo desarrollar su función «a la perfección, de manera práctica, debiendo ser barato, duradero y bonito» (ROTH; 1993). Es una nueva forma de entender la arquitectura, basada en el empleo de las novedades técnicas y de materiales (ladrillo, hormigón, cristal, acero) que nacieron con la Revolución Industrial, cuyas consecuencias fundamentales estribaron en el empleo de un armazón o esqueleto interno que independiza la configuración y estructura de los muros exteriores, los cuales ya no sujetan la estructura general del edificio y se limitan al cierre del mismo. Esto supone que los muros se conviertan en una pared-cortina que se puede colocar donde se quiera sin detrimento de lo estructural. El desarrollo de la industria metalúrgica hizo posible que los elementos sustentantes fuesen menos voluminosos y mucho más resistente, lo que hacía disponer de mayor superficie útil (ZEVI; 1980).

El racionalismo concibe los edificios como un elemento abstracto de masas, volúmenes, espacios y superficies que lleva a prescindir de decoración exterior en las fachadas y al empleo de formas sencillas, geométricas y esquemáticas. Esta falta de decoración se explica por el alejamiento de la arquitectura funcional con la naturaleza; la antítesis de lo realizado, por ejemplo, por Antonio Gaudí. La necesidad de construir grandes edificios o barriadas de entidad con objeto de paliar la carencia de viviendas en las ciudades europeas, propició una defensa clara hacia la supresión de decoraciones aplicadas así como la creación de edificaciones en serie para reducir costes, aplicando los principios de la industria de producción de masas (como paradigma, la automovilística). Un recurso muy

utilizado será el color, la textura de materiales y el detalle constructivo, nada más.

La arquitectura de estos años se va a caracterizar por estructuras rigurosamente cuadradas o rectangulares, volúmenes ortogonales y planos cruzados perpendicularmente, siendo más escasa la presencia de perfiles curvos ya que aumenta el programa económico, aunque los arquitectos, que también se convierten en urbanistas, practican este tipo de soluciones en la confluencia de calles importantes en una búsqueda de lo estético. Gran influencia tendrá también el cubismo que, en arquitectura, va a influir en la nueva valoración de todas las fachadas del edificio (con un programa de actuación conjunto) y no sólo de la principal, ya que ahora importan todos los planos y perspectivas visuales. El racionalismo se fundamenta en la razón como pilar básico en la resolución de problemas reales y en la necesidad de afrontar las nuevas exigencias económicas y sociales de una civilización cada vez más industrial y urbana donde lo prioritario, es la funcionalidad de unos espacios habitados que, por primera vez, se van a expresar de dentro hacia fuera. De esta forma, se rompe con el pasado.

Las características del racionalismo o estilo internacional son (VV.AA.; 2005): Debe construirse por imperativos económicos y no por razones estilísticas; la aparición de la cubierta plana en unos edificios cuyo volumen viene definido por una estructura interna que se cierra en horizontal y vertical; los muros pierden su función portante a favor de un esqueleto interior de acero, hierro u hormigón; los edificios se ordenan por medio de un módulo (impulsado por Le Corbusier); se prescinde de toda decoración aplicada; la planta y distribución de las estancias interiores dependerá únicamente de la funcionalidad del edificio; la dinámica de las edificaciones se mostrará desde el interior hacia el exterior; la racionalidad en las formas arquitectónicas; y el empleo sistemático de la tecnología industrial, de la estandarización y la prefabricación en serie. En España, será el GATEPAC (creado en 1930 por los más prestigio-

Los arquitectos del momento) para el conjunto del país y el GATCPAC (más activo, hizo lo propio para el área de Barcelona) serán los motores que difundirán los ideales teóricos racionalistas con algunas actuaciones prácticas en la nueva orientación arquitectónica universal hasta su desaparición con la llegada del Régimen de Franco. Los primeros edificios racionalistas en España serán: el Rincón de Goya en Zaragoza (1928), obra de García Mercadal, y el Pabellón de Alemania en la Exposición Internacional de Barcelona (1929) de Mies van der Rohe.

Después de todo, se ha puesto en duda el éxito de esta arquitectura en extremo funcional. ROTH (1993), a pesar del éxito de arquitectos como Le Corbusier, Bahrens, Gropius y Mies, lo achaca a lo encorsetado del modelo, el uso universal de las mismas técnicas y materiales sin tener en cuenta condicionamientos regionales de tipo cultural o climático, la fabricación en masa y la irrelevancia que se da a la sorpresa, ambigüedad y encanto que genera la arquitectura. Para algunos autores, el racionalismo, lejos de ser definitivo, es un estilo más.

En el contexto nacional, regional y local estas directrices se verán condicionadas por la



Edificio Cachá (1936). Calle Juan de Toledo con vuelta a Santo Domingo.

Guerra Civil (1936-39) y el periodo de posguerra y autarquía posterior que aislará al país de las nuevas corrientes arquitectónicas, que no se generalizarán hasta la década de los 50. La contienda civil y los difíciles años posteriores lastran el crecimiento urbano, la producción se contrae hasta niveles de 1890 y no se dispone de recursos económicos para la construcción de edificios de importancia. En estas circunstancias, el Régimen demanda el establecimiento de una arquitectura que fuera representativa del nuevo sistema político al margen de las tendencias extranjeras. Esta arquitectura debía expresar un fuerte sentimiento nacionalista donde se hiciera exaltación de los valores históricos y culturales del pueblo español, llegando muchos arquitectos a rechazar el racionalismo por considerarlo apátrida (NICOLÁS GÓMEZ; 1998). En el lenguaje oficialista se tomó como referencia la arquitectura madrileña de tiempos de los Austrias, siendo El Escorial su principal icono a reproducir. El arquitecto Cerdán Fuentes (1949), en su ensayo sobre la arquitectura regional murciana, reflexiona sobre sus características y formas de conservación. Esta arquitectura, que tratará de recuperar en algunos edificios de la ciudad de Murcia, la identifica con el modelo de las edificaciones barrocas que, en el caso de Murcia y Lorca, gozan de «estilo propio» y una fuerte funcionalidad que nada tiene que ver con la falta de razón de ser del arte barroco al no aportar nuevas soluciones arquitectónicas. Se manifiesta además la utilización de materiales de construcción corrientes, de adquisición próxima y de tipo económico.

En Lorca el primer inmueble que se proyecta con rasgos racionalistas es el *edificio de los Cachá*, situado en la calle Santo Domingo con vuelta a Juan de Toledo. Su construcción se dilató en el tiempo al ser levantado entre 1929 y 1936. El proyecto, de Víctor Beltrí, levantó expectación en la prensa local: «Está levantando otro edificio magnífico el amigo Cachá [Lorenzo] en la Puerta de La Palma. No es extraño, sabe gastarse el dinero y le alabo el gusto, imitadores es lo que necesita el país para que cambie de aspecto» (LA TARDE DE LORCA; 1929). El



Edificio Castellar (1954). Calle Corredera con vuelta a Almirante Aguilar.

lenguaje arquitectónico es claramente ecléctico en sus balaustradas (tanto en los balcones como en la azotea), en el óculo cerrado en el frontón, en las molduras en las ventanas y en el trabajo de la madera en la puerta de acceso principal; pero deja entrever cierto aire de funcionalidad en la disposición de sus grandes vanos para permitir una buena iluminación interior teniendo en cuenta la orientación del edificio, la preeminencia del último piso sobre los demás (que simula quedar retranqueado), los miradores cúbicos en los extremos y el central de perfil curvo aprovechando la estratégica situación de esquina en chaflán. La utilización del cemento en la estructura del edificio (tanto la interior como en fachadas) fue requisito indispensable por el propietario para la realización del proyecto por su solidez y durabilidad.

Los edificios Castellar y Novedades son dos inmuebles levantados en Lorca en los años 50, más relacionados con la arquitectura funcional de España en esta época, aunque poseen características morfológicas muy similares al edificio de Cachá, adelantado para su tiempo. Los tres constan de un cuerpo central a modo de mirador curvo al quedar también emplazados en importantes encrucijadas urbanas, y otros dos cuerpos laterales de aspecto cúbico. El *edificio Castellar* es uno de los mejores ejemplos racionalistas que se conservan en la ciudad, quedando estra-

tégicamente situado entre las calles Corredera y Almirante Aguilar. Fue levantado entre 1953 y 1954 por Jesús Periago Perán, adaptando la estructura del edificio a la planta triangular del solar. La composición simétrica de la fachada, de cuatro plantas y cinco ejes, es sumamente atractiva por su plasticidad. El mirador central es curvo al quedar en esquina el edificio, el cual cuenta con amplios vanos (introduce la ventana curvada), sobresale de la fachada principal, y en cuya cúspide queda la terraza del último piso, con pérgola de finas columnas. El último cuerpo queda aquí retranqueado para que actúe como espacio privado en contacto directo con un escenario urbano privilegiado. Los dos cuerpos exteriores son iguales: aparecen delimitados por almohadillados y los vanos disminuyen su dimensión según ascienden los cuerpos de la edificación. A pesar de los desajustes provocados por la explotación comercial del edificio, mantiene el equilibrio compositivo original. Si lo comparamos con el vecino edificio del Ave María (1947), se comprueba la evolución de una arquitectura claramente de posguerra hacia otra mucho más moderna.

Similar traza presenta el *edificio Novedades*, situado también en la importante encrucijada formada por las calles Corredera y Cuesta de San Francisco sobre un solar de 503 m². Fue mandado levantar en 1955 por José Martínez Bolarín, tras encargar el proyecto a Leopoldo Blanco Mora. Estructurado en torno a un patio de luces central, muestra dos fachadas unidas por un esquinazo en acusado ángulo agudo, para el que se adopta una solución circular. Además de los locales comerciales, el inmueble se va a destinar a dos viviendas con distribuciones diferentes según el programa de necesidades. Las dos últimas plantas serán reservadas para la vivienda del propietario (vestíbulo, dos dormitorios, comedor, cocina, aseo, baño, sala de estar y ropero en la segunda planta; y otros dos dormitorios, cuatro cuartos trasteros y una terraza en la última), siendo probablemente la primera vivienda distribuida en dos alturas en un edificio de pisos en Lorca, recordando a los primeros dúplex de Le Corbusier introducidos



Edificio Novedades (1955). Calle Corredera con vuelta a Cuesta de San Francisco.

en España por José Luis Sert en los años 20. La fachada es muy dinámica por su composición; todo el cuerpo destinado a viviendas, estructurado en siete ejes simétricos, sobresale de la fachada principal: la esquina queda resuelta por un eje axial de cantón redondeado donde se abren los vanos principales, estructura que se prolonga hacia las dos fachadas laterales con nuevos vanos, líneas horizontales y verticales, y recercos en las ventanas; los cuerpos exteriores de la fachada son de mayor altura para crear la terraza central del último piso (cuya pérgola fue eliminada), en ellos se proyectan grandes balcones revestidos de ladrillo. Toda la rejería exterior es de buche de paloma. Otro edificio en esquina situado en la *confluencia de la calle Álamo con la Corredera* ofrece una imagen más sencilla, compacta y reiterativa en cuanto a la disposición de vanos, enmarcados en ventanas y finas molduras que recorren ambas fachadas; para la esquina, se resuelve un pequeño frente circular donde se prescinde del mirador por la falta de espacio, creando una arquitectura más limpia y pura que en los casos anteriores.

Mediada la década de los 40, Lorca verá levantar el que fue edificio singular durante varias décadas por los adelantos que incorporó y su integración en el centro histórico: el *edificio de Bertrand* («Lorca Industrial, S.A.») situado en la calle Pío XII con fachada posterior a la calle Cubo (parcela de 2.772 m²). Promovido por el insigne industrial Eduardo Bertrand i Coma, el

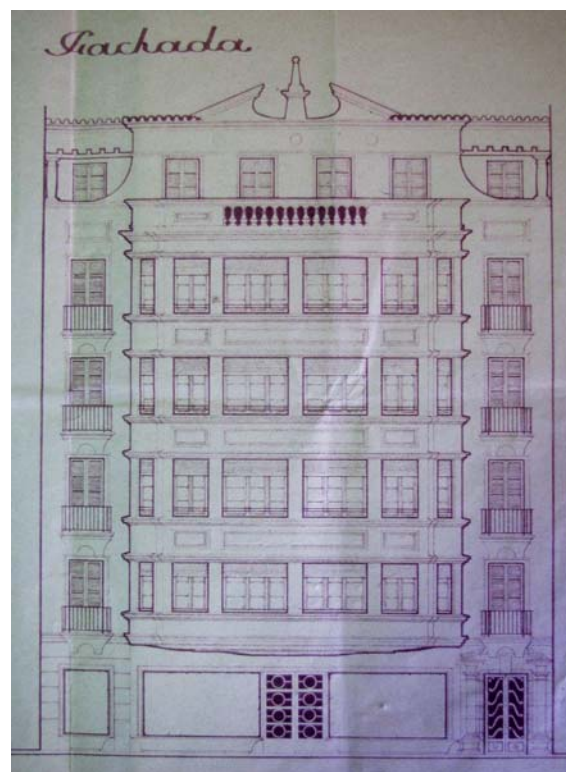


Edificio Bertrand (1943). Calle Pío XII.

proyecto fue concebido por Leopoldo Blanco Mora, obteniendo los correspondientes permisos de construcción en julio de 1943. Se sitúa sobre un solar de perímetro muy irregular y un desnivel entre las dos calles superior a los tres metros, lo que llevó al arquitecto a adoptar como solución, la creación de dos módulos con estructuras integradas. El cuerpo recayente sobre la calle Pío XII es el de mayor altura al contar con bajo (comercial), tres plantas (destinadas para servicio del personal empleado, oficinas y viviendas) y ático (algo inédito aun en la ciudad); mientras que el cuerpo que da a la calle Cubo dispone de sótano, planta baja y primer piso destinado a almacén del establecimiento comercial con montacargas, aulas de formación, sala de conferencias y de recreo, y una segunda planta para viviendas. Aquí las dimensiones de la edificación son menores «por dos motivos de importancia»: la menor anchura de la calle (enfrente tenía la plaza de abastos) y las dimensiones de la portada barroca que se desmontó «con el máximo cuidado», pieza a pieza, antes del derribo de la casa solariega preexistente para su colocación en la nueva fachada, pues no se desea «cooperar a la sistemática desaparición de todo cuanto significan testigos artísticos de épocas pasadas, de cuya desaparición ha sido

Lorca la ciudad más azotada», lo que ha creado, por fortuna, un ejemplo local de la arquitectura regionalista evocada por PEDRO Cerdán. En la fachada principal que da a Pío XII destaca, además de su altura respecto a edificios vecinos, los generosos escaparates con los que fue dotado el establecimiento comercial de lujo más grande de la ciudad, al cual se accede a través de un gran vestíbulo con espectacular lámpara central y una elegante escalera imperial. También llama la atención, la composición clasicista de la misma fachada, estructurada en cinco ejes simétricos con líneas muy puras donde contrasta los dos materiales principales empleados; el toque historicista lo pone la logia superior (columnas), los balcones semicirculares y los adornos en la puerta de acceso.

La cimentación y estructura del edificio es toda de hormigón armado y fábrica de ladrillo en el resto, descartándose la utilización del yeso excepto en los interiores. La cubierta es con teja de cañón en el módulo de la calle Cubo y terraza lisa 'a la catalana' en la de Pío XII (quizá la primera en Lorca); los pavimentos son de baldosa hidráulica en viviendas y dependencias comerciales secundarias y el mármol está presente en la parte pública del establecimiento comercial y en la escalera de acceso; las barandillas metálicas se utilizan en la escalera, módulo principal y en el ascensor como elemento protector (siendo igualmente el primero montado en la ciudad); y la madera es de pino del país o de pino Canadá. Todas las habitaciones de las viviendas disponen de calefacción individual (también inédito) con calderas en las cocinas, depósitos para almacenar agua para consumo doméstico conectados con la red general, cocinas económicas de leña y carbón, y todas las habitaciones disponen de amplias ventanas para favorecer la iluminación y aireación, bien hacia las dos calles (estancias de noche) o a los patios de luces (estancias de servicio). El presupuesto de ejecución de este edificio superó los 1,5 millones de pesetas y se estableció una renta media de 180 ptas. mensuales para cada vivienda. Un año antes (1942), entra en servicio la *fábrica de tejidos de Bertrand* en la avenida de los Mártires (junto al



Edificio Ave María (1945). Calle Corredera (proyecto, Archivo Histórico de Lorca).

Huerto Ruano), levantando una nave de grandes dimensiones (980 m²) con cubierta de 'dientes de sierra', pilares y paredes de bloques de hormigón, vidrieras para una adecuada iluminación y pavimento hidráulico. Después se solicitará permiso para el tendido de una línea eléctrica de 4.500 voltios desde la caseta de la Fuente del Oro para dar servicio a unas instalaciones que estarán en uso hasta los años 70, modelo para otras muchas en su momento.

Al poco de construirse el edificio de Bertrand, se inicia la tramitación de un expediente para levantar otro interesante edificio en la calle Corredera sobre la antigua *casa del Ave María*, obra de Leopoldo Blanco Mora, concluido hacia 1945. Tiene algunas semejanzas con aquél, como el destino del sótano y planta baja a un «gran almacén de tejidos» de venta al detalle y almacén con puerta de acceso para camiones. Igualmente en la composición de la fachada en la planta baja se tendrá «muy presente su destino», quedando un «gran escaparate» junto a la puerta de acceso a las viviendas, distribuidas en

4 alturas más ático (6 plantas en total) a razón de dos casas por planta, aunque finalmente se reducirá en una planta el espacio de viviendas. El edificio, con una superficie de 440 m², no contará con ascensor pero sí con una claraboya en la caja de escalera para su iluminación natural. Las viviendas tienen un programa similar al edificio de Bertrand, con patios de luces, sustituyendo igualmente la tradicional estructura de mampostería por la de hormigón armado y ladrillo macizo, tampoco empleándose el yeso en la fachada. La cubierta será plana 'a la catalana' y el pavimento de baldosa hidráulica con colores lisos sin dibujos. La fachada principal se decora con ladrillo timbrado muy bien aparejado, y los voladizos en balcones y cuerpo central tienen un saliente de apenas 65 centímetros dada la anchura de la calle, con objeto de no restarle luz ni visibilidad. Se trata de un edificio de notable volumen que hace retornar una arquitectura más compacta y perdurable, quizá más historicista dados los vientos que soplaban en plena posguerra (defensa del ideal nacionalista, visión imperialista, exaltación de los valores culturales españoles), aunque no se abandonan las líneas que vienen marcadas por la arquitectura racionalista: aspecto rígido, neutro, utilizando como recurso el contraste en los materiales de construcción, el enmarcado en piedra de los vanos, las molduras horizontales que le restan verticalidad o la coronación del edificio con tres óculos cerrados y frontón triangular entrecortado con remate piramidal.

Posterior es otro edificio de planta cúbica ubicado en la *calle Nogalte esquina a Campoamor* y construido hacia 1957. Tiene tres plantas de altura y dos fachadas muy diferentes. La principal está ubicada en la calle Campoamor y en ella, de cinco ejes, se aprecia un estilo historicista en las embocaduras y fajones rehundidos de la puerta de acceso, en los recercos de las ventanas y en los amplios balcones (elementos innecesarios estructuralmente). En la fachada de la calle Nogalte se imprime al edificio un estilo más moderno y funcional con un amplio mirador con grandes vanos, destacando el central en arco semicircular, único en

la ciudad. Los modillones repartidos por ambas fachadas dan cierta unidad de conjunto.

Hasta los años cuarenta la actividad cinematográfica en Lorca estaba ligada a una serie de locales de pequeña dimensión desde que en marzo de 1899 llegara a la ciudad el «Cinematógrafo Lumière», como el Salón Actualidades (1908-1940), el Novedades o el mismo Teatro Guerra. Pero es en septiembre de 1942 cuando se inaugura la primera gran sala de cine de la ciudad, el *Gran Cinema*, en activo hasta 1986 y derribado en 1990, siendo Manuel Mingot Tallo su primer propietario, con proyecto también de Blanco Mora. El edificio daba fachada a dos calles (Colmenarico y Lope Gisbert) que presentan un desnivel de casi un metro, lo que es aprovechado por el arquitecto para el trazado de la parábola de visión, motivo por el cual se daba entrada al cine por la calle más elevada (Colmenarico) dando así la espalda a una arteria urbana de mayor categoría. La fachada principal era de una gran sencillez y plasticidad en sus tres cuerpos: el central, con las puertas de acceso, se retranqueaba a modo de pórtico para dar mayor anchura al espacio que sirve de espera, entrada y salida del público al tiempo que se daba mayor visibilidad al conjunto al hallarse en una calle estrecha; y dos cuerpos laterales que acogían las taquillas y las cajas de escalera para el acceso al anfiteatro, iluminadas por grandes ventanales apaisados. La estructura y fachadas eran de fábrica de ladrillo y mortero de cemento, el pavimento de la sala de cemento, el de los vestíbulos de baldosa hidráulica; las escaleras de piedra artificial y la cubierta plana de caolita. La decoración interior resultaba muy neutra con una simplificación de líneas, buscando la distribución de masas y planos; la iluminación de la sala era indirecta con la colocación de luces detrás de las molduras adosadas a la pantalla de proyección. Las instalaciones contaban además con servicios públicos (colocados en un quiebro de la parcela para que la sala ganase en amplitud), bar y guardarropa en el vestíbulo. Este cine fue de los primeros de la provincia por su gran capacidad (1.065 localidades: 660 en patio de butacas, 110 en anfiteatro y 295 en

general). Pronto se convirtió en lugar selecto, promoviendo la afición al cine dada la gran diaphanía de su sala, libre de columnas. Además, como novedad se colocaron dos proyectores en la sala de proyección para un mejor seguimiento del metraje de las películas. En la inauguración del Gran Cinema, «Malvaloca» fue la película proyectada, un estreno a nivel nacional.

No muy lejos de este lugar, en la calle Reboloso, en septiembre de 1947 abre sus puertas el *Cristal Cinema*, la segunda gran sala de cine de la ciudad, sobre el solar del antiguo Salón Actualidades. Un palacio del cine que bien podía competir con los de la Gran Vía madrileña por su estética, dimensión y avances técnicos. Fue otro hito arquitectónico en un momento en el que Lorca experimentaba un proceso de transformación urbana como ya se vio, al tiempo que el negocio de la proyección de cine en España encontró en estos años su edad de oro. La nueva sala de cine fue promovida por Francisco Millán Munuera quien encargó el proyecto al arquitecto Joaquín Dicenta. Su diseño interior e instalaciones pronto le convirtieron en una referencia para el ocio ligado al cine entre los lorquinos; su inauguración fue también todo un acontecimiento social, proyectándose la película «La canción de Bernardette», celebrándose cena de gala y bailes. La concepción de esta sala de cine fue de lujo, gran confort y eficacia, mostrando algunas analogías con el Gran Cinema. Así, la composición de la fachada principal es muy similar con tres cuerpos: uno central (de ladrillo, aunque no retranqueado) con grandes ventanales que iluminaban los vestíbulos que permitían el acceso al anfiteatro y a la grada general, rematado todo por un escudo de la Ciudad y el año de construcción en números romanos que le daba un toque historicista; los otros dos cuerpos laterales, de hormigón, acogían las cajas de escalera con ventanas apaisadas. Tanto en la fachada principal como en la lateral (a la avenida de Juan Carlos I) mostraban el lenguaje rígido y ordenado de la época con líneas depuradas que dibujaban recuadros y molduras superpuestas en la parte superior. También destacaba la marquesina de acceso con letras de tipografía



Escuela de Maestría Industrial (1956). Avda. de los Mártires (Juan Carlos I).

‘art decó’ y el hecho de que la última planta que acogía la sala de proyección y oficinas se hallase retranqueada en el espacio de los dos cuerpos laterales. Su interior presentaba gran interés arquitectónico, tanto en los vestíbulos y escaleras (hornacinas con jarrones clásicos) como en el interior de la sala, de un estilo neobarroco casi hollywoodiense, de gran fantasía y suntuosidad, con grandes molduras y luces indirectas alrededor del escenario central (PÉREZ ROJAS; 2004), reflejando el espíritu del ‘art decó’ de los años veinte y treinta. La capacidad del local era de 958 asientos (530 en el patio de butacas, 244 en anfiteatro, 172 en general y 12 plazas distribuidas en dos plateas laterales); además, como novedad, ofrecía una completa climatización pudiendo estar en activo durante todo el año (CERÓN GÓMEZ, MARTÍNEZ GONZÁLEZ; 1999). El edificio, de sótano, planta baja y cuatro alturas (el más elevado de la zona durante una década) fue concebido como multifuncional al haber contado a lo largo de su historia con salas de fiesta, círculos culturales y recreativos, restaurante, bar y sala de juegos. Fue derribado en 2000 tras la inauguración de unos multicines en un centro comercial de Lorca.

Continuando con el ocio, dos años antes, en 1945, se abre al público el *Parque Avenida*, un proyecto de Guillermo Martínez para la construcción de un ambicioso «parque de atracciones» en la avenida de los Mártires por parte de José Guirao López. El complejo, un hito en Lorca, pretendía dotar a la ciudad de unos baños públicos con una piscina de dimensiones

olímpicas y otra para niños con suministro de agua a partir de la Fuente del Oro, vestuarios y retretes, oficinas, un bar, pista de baile, pista de tenis y un campo de 'sketin'; todo adornado con bellas fuentes ornamentales y abundante jardinería. El presupuesto superó las 40.000 ptas. En otra etapa posterior se convirtió en sala de cine hasta su desaparición en 1967. En este complejo destacaba el pórtico de entrada y el vestíbulo de aspecto racionalista (utilización del ladrillo en la hilera de ventanas y del cemento en la puerta de acceso) y un tanto 'art decó' en los pilares cúbicos y marquesina de la entrada al complejo.

Otro edificio singular es el *Instituto «J. Ibáñez Martín»*, inaugurado el 27 de noviembre de 1944, uno de los mayores de la provincia por entonces con más de 200 metros lineales de fachada. Por su arquitectura, es una de las obras racionalistas más destacadas de la Región de Murcia dada la estructura funcional y las líneas puras carentes de toda ornamentación en el mismo, a excepción del pórtico de entrada compuesto por tres grandes arcos de medio punto que dan acceso al edificio por tres puertas sobre las cuales se ubicaron sendos escudos en piedra. Obra del arquitecto Sánchez Lozano, el nuevo edificio costó 3,5 millones de pesetas y consta de una planta muy original: a una base rectangular provista de grandes ventanales apaisados donde se sitúan los laboratorios y 28 aulas, se añade en el centro de la fachada posterior, tres cuerpos semicirculares unidos que acogen la capilla, de planta en forma de cruz (convertible en salón de actos); en los extremos del edificio se hallan otras dos estructuras semicirculares (que recuerda a un ábside) donde se localizan la biblioteca, varias aulas y salas para el profesorado (HERVÁS AVILÉS; 1982). Las letras para el rotulado del centro son de bronce fundido de 50 y 35 cm. de base y costaron 7.420 ptas. A su alrededor se dispusieron jardines, un campo de deportes y varios campos de experimentación. En septiembre de 1940 el Ayuntamiento adquiere por 62.850 ptas. los 34.875 m² de que consta el solar que luego cedió al Estado. En este instituto de Lorca, como en otros centros educativos similares, se siguió el modelo empleado en

varias facultades de la Ciudad Universitaria de Madrid.

En el terreno educativo se experimentó un nuevo avance para la ciudad en 1956 con la inauguración de la nueva *Escuela de Maestría Industrial* (actual instituto «Ramón Arcas Meca») que venía a sustituir a la existente desde 1940 en el edificio de los Hnos. de las Escuelas Cristianas (Carril de Caldereros). El proyecto, valorado en 4,2 millones de pesetas, quedó aprobado en agosto de 1952, siendo sus artífices los arquitectos Miguel Fisac y Daniel Carbonell. El prestigioso Fisac (que en Águilas proyectará el «Complejo Turístico Delicias» en 1965) por estos años está en un momento profesional lleno de éxito en el que aplica en sus proyectos las ideas funcionalistas y clasicistas que contempla en sus viajes a centros difusores de las teorías del racionalismo en todo el mundo, antes de su giro hacia tendencias más organicistas (ARQUÉS; 2006). Por ello, la Escuela de Maestría lorquina es uno de los ejemplos racionalistas más claros del espacio regional; tanto es así que PÉREZ ROJAS (2004), califica este centro docente como «la obra más emblemática y no superada de las construcciones modernas de Lorca». Se produce un redescubrimiento de las formas sencillas y sin ornamentación donde desaparecen molduras, recercados y demás decoración a excepción de la portada central donde se ubica un grupo escultórico enmarcado por dos columnas que representan las artes y los oficios. La fachada del edificio, toda ella de un sobrio ladrillo rojo, es de un rotundo clasicismo donde se sucede la repetición de huecos modulados en sus dos plantas inferiores que dejan entrever la funcionalidad docente del edificio; por encima de la cornisa que se desplaza por toda la fachada para acusar su horizontalidad, se disponen huecos más pequeños que se alternan con otros ciegos para darle mayor dinamismo. El centro, que contó con una matrícula inicial de 260 alumnos, tenía aulas, talleres, capilla, comedor y cocinas, salón de actos, biblioteca, servicios auxiliares y colectivos; en la parte posterior se situaron las zonas deportivas. El solar, de 3.025 m², fue cedido por el Ayuntamiento tras su compra por 51.425 ptas.

Otro edificio construido en estas mismas fechas y con una solución estética y funcional muy similar en sus fachadas al anterior, es la *Comisaría de Policía* (1957), el segundo de la ciudad con su fachada enteramente de ladrillo. Consta de cuatro plantas (la última retranqueada) y su interés urbanístico está en su disposición esquinada con un gran chaflán entre la calle Lope Gisbert y la glorieta de San Vicente aprovechado para disponer la puerta de entrada y los vanos principales.

Respecto a la iniciativa pública municipal, en los años 40 y 50 se producen tres actuaciones de envergadura en Lorca: la nueva plaza de abastos, la portada de entrada a las Alamedas y el monumento al Sagrado Corazón de Jesús. La nueva *Plaza de Abastos* (1942) era una necesidad vital por «razones sanitarias, de seguridad personal y de crisis de trabajo» por lo que se procedió al derribo de las casetas preexistentes por su estado ruinoso y se inició la construcción de una nueva según proyecto de Leopoldo Blanco Mora con un coste de 216.343 ptas. Las obras se declararon de utilidad pública y se expropiaron algunos edificios para dar al nuevo establecimiento mayores dimensiones y regularidad en su planta. El arquitecto optó por huir de las grandes naves o cubiertas de amplias luces y alturas de tipo industrial que afearía el lugar, creando un conjunto armónico de aspecto típicamente andaluz (incorpora la arquitectura blanca de los nuevos poblados creados en la posguerra) con un edificio de baja altura desarrollado linealmente a lo largo de todo el perímetro de la plaza, con anchura de 6,2 metros donde van dispuestas las casetas de venta y almacenes ventiladas por ventanas y puertas de acceso. De este conjunto, parte un saliente o martillo que acogía las casetas para la venta de pescado, separadas del resto por higiene y la mayor demanda de agua; en el interior quedaban extendidas áreas de descanso, abundante arbolado y jardines, y un caño público. Se descarta el empleo del yeso y las estructuras se hicieron de mampostería hormigonada en cimientos y muros, ladrillo para los pilares, cubierta de teja plana roja y pavimentos de cemen-

to o baldosa hidráulica según las zonas. Para dar movimiento al conjunto y restarle rigidez, se empleó el arco de medio punto en ladrillo para los accesos y en el módulo de pescadería. El 29 de junio de 1942 quedó inaugurada la plaza con su «señorial aspecto de cortijo andaluz» según la prensa local del momento. Será sustituida por otra en los años 80 que no destacó precisamente por su funcionalidad.

La *nueva portada monumental colocada en la alameda* de la Victoria (ahora de la Constitución) surge a raíz de las obras de explanación y reordenación de los árboles realizadas en 1953 en esa alameda. En 1954 el arquitecto municipal Eugenio Bañón Saura realiza el proyecto para la colocación de seis columnas de estilo neoclásico procedentes de la antigua Real Fábrica de Afino de Salitre como portada monumental de acceso a las alamedas lorquinas. Las columnas, de 7,35 metros de altura, se colocarán en ambas márgenes de la vía peatonal, dejando un paso central; irán unidas por medio de un arco en forja con el escudo de la Ciudad. Además, se contempla la construcción de doce nuevos bancos en piedra artificial con respaldo también de forja y un conjunto de ocho farolas de estilo ‘art decó’, dando a todo el conjunto un aspecto armónico y ciertamente atractivo en pleno centro de la ciudad, según recoge el semanario EL LORQUINO. A finales de 1954 ya estará todo colocado, a excepción de las farolas (1956). También se traerá hasta aquí la fuente monumental que desde 1943 estuvo en el centro de la Plaza de España hasta la remodelación que sufrió con motivo de la construcción del monumento al Corazón de Jesús. Antes de la colocación de las actuales «Columnas», existieron otras más sencillas, de piedra artificial, pintadas de blanco organizadas en tres grupos de tres sobre pedestales longitudinales y dejando paso para los viandantes entre éstos. A paso seguido, el 30 de octubre de 1955 se procedía a la inauguración del *Monumento al Sagrado Corazón de Jesús en la Plaza de España* según proyecto de Gaspar Blein cuya escultura principal, de cierta modernidad, fue realizada por José Planes. El conjunto, de cierto aire clásico e historicista, quedó situado delante



Edificio Bertrand (1943). *Calle Cubo.*



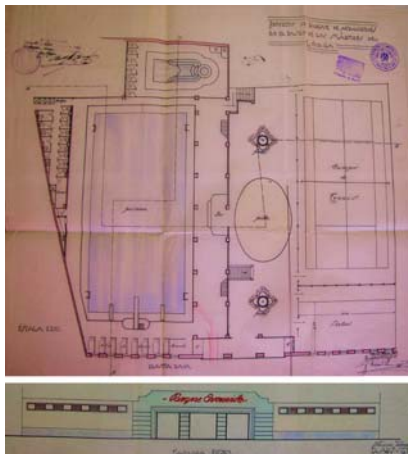
Edificio calle Nogalte (1957). *Calle Nogalte esquina a Campoamor.*



Gran Cinema (1942). *Calle Colmenarico (desaparecido) (A.H.L.)*



Cristal Cinema (1947). *Calle Reboloso esquina con Avda. Juan Carlos I (desaparecido).*



Complejo Parque Avenida (1945). *Avda. de los Mártires (Juan Carlos I) (desaparecido) (proyecto, A.H.L.)*



Plaza Municipal de Abastos (1942). *Calle General Eytier (desaparecido) (A.H.L.)*



Monumento al Sagrado Corazón de Jesús (1955). *Plaza de España (desaparecido) (A.H.L.)*



Fuente Conmemorativa (1957). *Plaza de Colón.*



Edificios final calle Corredera y Juan de Toledo (1953-54).

de las Salas Capitulares de San Patricio mirando hacia el Ayuntamiento. Sus grandes dimensiones generaron polémica entre la población al restar perspectivas de la plaza más emblemática de la ciudad hasta su eliminación en 1970. Inicialmente se planteó colocarlo en el monte del Calvario. La escultura está situada hoy junto al nuevo edificio de Asprodes.

Por otro lado, la traída de las aguas potables a Lorca por parte de la Mancomunidad de los Canales del Taibilla, va a dotar a la ciudad de una «fuente conmemorativa» en la Plaza de Colón, que se colocará ahí a finales de 1956 «por la situación, dimensiones e importancia urbana» de este espacio, y cuyo coste final se situó en 199.872 ptas. Inicialmente se sugirió emplazarla en la encrucijada del Óvalo de Santa Paula. La fuente es sumamente original y atractiva, siendo fundida en los talleres de Luis Luna Guillén. El arquitecto que la proyecta, Enrique Sancho Ruano, quiere dar al elemento agua un protagonismo indiscutible y un aspecto monumental que reside en el sistema estructural de volutas y contrafuertes, animados por los tritones (cada una de las deidades marinas hijas de Poseidón y Anfitrite, representadas mitad hombre, mitad pez) distribuidos por el espacio, lo que le da una gran armonía, máxime cuando se utilizan dos tipos de piedra: caliza natural, de tono crema, que queda resaltada por la piedra artificial, de tono más caliente y húmedo «para entonar con el espacio urbano circundante». La fuente cuenta con un vaso ovoide. La estructura principal, de perfil piramidal, está compuesta por tres niveles que quedan separados por tazas semicirculares que simulan conchas marinas cuarteadas por contrafuertes y volutas de perfil suave, quedando el último cuerpo compuesto por cuatro tritones cuyo desarrollo entrelazado y ascendente queda rematado por una taza más pequeña, situando las cabezas apoyadas en la taza intermedia. Integrados en el pretil exterior del vaso hay otros cuatro tritones en disposición normal que vierten agua a las tazas principales; complementan el conjunto varios surtidores de agua ubicados en el vaso y en la taza superior. Como novedad en Lorca, la fuente fue dotada

de auto-bomba para el reciclado del agua y de reflectores sumergidos adosados a los surtidores para darle un espectacular aspecto nocturno con potencia de 100 y 40 w. cada uno. Con la remodelación de 1992 se añadió a la fuente un nuevo vaso complementario.

Continuando con la vivienda privada, existen en la *calle Juan de Toledo* dos edificios interesantes construidos en la primera mitad de los años 50. Uno es el promovido por Diego Reinaldos Sánchez en el número 14, con proyecto de Eduardo Giménez Casalins fechado en 1953, siendo resultado de una ampliación del original. El edificio tiene planta baja y tres alturas, y su fachada se desarrolla en tres ejes: el central, que cuenta con un mirador que se desarrolla en las dos primeras plantas con vanos estrechos y alargados para dar a la estancia principal (salón comedor) mayor luminosidad y cuya cubierta es la terraza de la vivienda superior; y dos ejes laterales con amplios balcones. La existencia de molduras, adornos sencillos muy lineales en el mirador y los tramos almohadillados ponen de manifiesto una arquitectura más depurada, eso sí, más vistosa aquí por el empleo del revoco a la tirolesa en la fachada en color amarillo, en contraste con el gris azulado del resto. La estructura del inmueble es de fábrica de ladrillo y forjados de hormigón y su coste superó las 150.000 ptas.

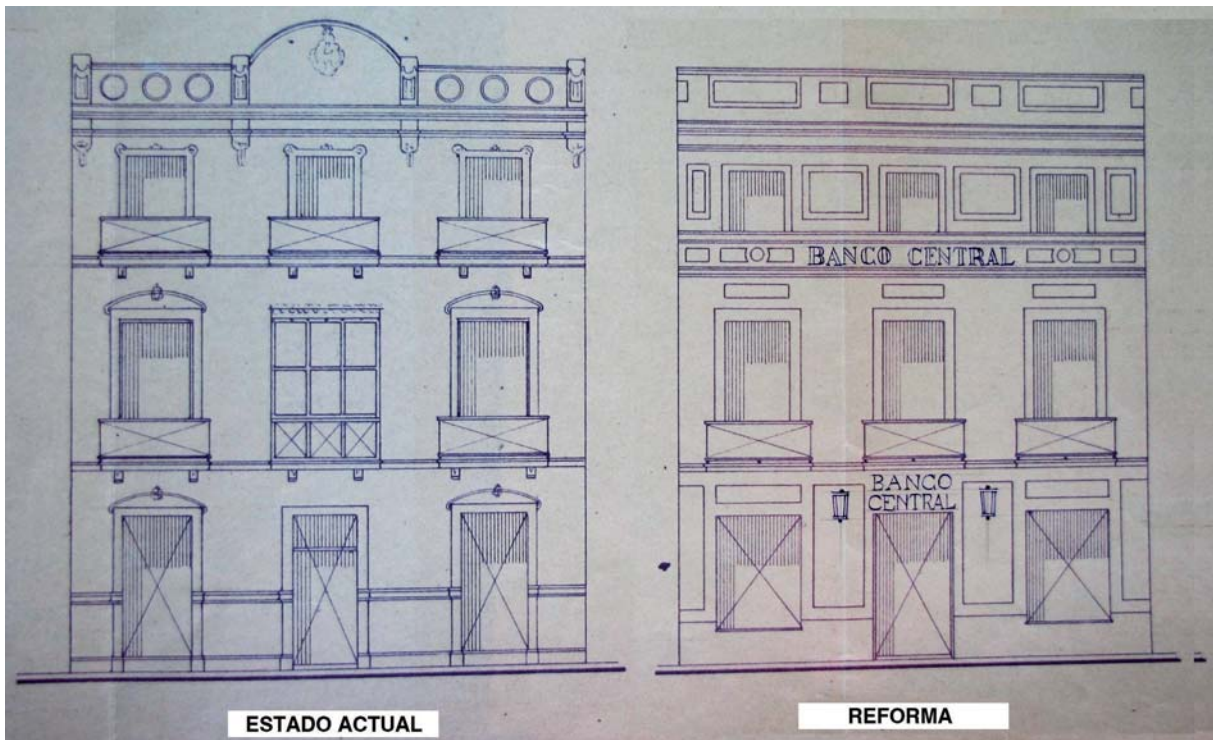
Anexo a él, existe otro edificio de grandes dimensiones que hace *esquina entre Juan de Toledo y la calle Corredera*, promovido por Blas Mondéjar Sánchez y otros en 1954. Fue de las primeras promociones lorquinas que se beneficiaron de lo dispuesto en el Decreto-Ley de 19 de noviembre de 1948 sobre viviendas bonificables para fomentar la construcción de viviendas privadas en un país con elevados índices de chabolismo, pudiendo solicitar un préstamo al Estado de hasta el 60% del coste total de la obra y la reducción del 90% de los derechos y tasas municipales; en este caso se solicitó el 50% de las 600.000 ptas. de presupuesto. El precio de venta de las viviendas ascendió a 40.000 ptas. El edificio, en la concepción compositiva y es-



Edificio calle Poeta Carlos Mellado (1958). *Calle P. Carlos Mellado con vuelta a Murillo.*



Mirador calle Nogalte (1958). *Calle Nogalte, 4.*



Reforma Banco Central (1952). *Calle Corredera (desaparecido) (proyecto, A.H.L.)*



Edificio calle Musso Valiente (1954). *Calle Musso Valiente (frente calle Donantes de Sangre)*



Residencial Jerónimo Santa Fe (1961). *Avda. Jerónimo Santa Fe.*



Vivienda en Alamedas (1952). *Alameda Corregidor La-puente.*



Edificio Avda. Juan Carlos I (1958). *Avda. Juan Carlos I, 73.*



Viviendas en Alamedas (1955). *Alameda Ramón y Cajal.*



Barrio Casas del Banco (1956). *Avda. de Cervantes (Ctra. de Águilas).*

tructural de su fachada, resulta muy novedoso para la Lorca de aquellos años, siendo el primer inmueble de pisos de la ciudad en tener planta baja y cuatro alturas, aglutinando ocho viviendas. La solución final adoptada está también condicionada por el chaflán creado entre las calles Juan de Toledo y Corredera, y la nueva alineación del tramo final de esta última calle, actuaciones contempladas en el Plan de 1952 tras la desaparición del Palacio del Obispo hacia 1940. La fachada, toda ella en voladizo, está compuesta por cinco ejes simétricos, incorporando el arquitecto redactor la línea curva en los cuerpos central y exteriores donde se ubican los miradores de planta semicircular que sobresalen levemente del conjunto (siendo mayor por prolongación, el que se ubica en el chaflán), utilizando la piedra artificial como revestimiento; en los dos ejes intersticiales, se ubican los balcones que dan mayor rigidez al edificio aunque fragmentan su volumen, con decoración de azulejos en tonos verdes y persianas tradicionales. Las líneas horizontales y verticales en huecos y miradores, y la rejería en ventanas y balcones completan el ritmo de esta fachada.

También quedan repartidos por el casco urbano de Lorca otros ejemplos de arquitectura racionalista construidos entre los años 40 y 50, los cuales acatan en mayor o menor grado, los nuevos cánones que se van implantando en las grandes ciudades españolas. Por ejemplo, en la *calle Poeta Carlos Mellado esquina a Murillo*, existe un edificio de gran volumen, con revocado a la tirolesa en color rojizo, de planta baja y tres alturas construido en 1957-58 que, además del gran mirador curvilíneo con grandes vanos integrados por varias persianas, muestra en sus fachadas laterales sendos ‘bow-windows’ anglosajones o miradores poligonales tipo ‘Chicago’ los cuales sobresalen respecto a la fachada principal. Aquí el equilibrio está en el contraste de éstos y el mirador central con los vanos intersticiales y el recerco en piedra blanca de los huecos. De composición más sencilla y sobria, de líneas rectas y prolongadas que no son interrumpidas por miradores o balcones, es el edificio ubicado en la *avenida Juan Carlos I, 57*

(frente a la ONCE), levantado hacia 1951 con gran patio interior. Otros edificios racionalistas y que tienen al mirador como principal elemento en la composición de sus fachadas son: *calle Corredera, 51* (con revoco rojizo, cuya cubierta sirve de terraza a un piso superior de menor altura); *Pío XII, 29* (misma estructura que el anterior, pero ahora se opta por tonos amarillos y las barandillas metálicas de las terrazas son sustituidas por balaustradas y se incorpora el almohadillado en las esquinas); *Pío XII, 3* (con revoco también rojizo, el mirador ocupa toda la fachada aunque con mayor decoración); *Corredera, 7* (en este caso los laterales del mirador, desarrollado en las tres plantas, son de perfil cóncavo y no convexo). Igualmente existen otros casos en los que está bien desarrollado el concepto de mirador poligonal tipo ‘Chicago’ en los que los lados laterales son planos: *Eugenio Úbeda, 7* (con almohadillados, molduras, recercos en los vanos y formas geométricas); *calle Higuera en el barrio de San Cristóbal* (es uno de los ejemplos más claros con una fachada rotunda en la que se aprovecha al máximo el espacio disponible); *Juan de Toledo, 8* (absoluta sencillez en un edificio ya de finales de la década); y en *Fajardo El Bravo, 7A* (con cubierta de teja curva o árabe). También se encuentran algunos ejemplos en el *barrio de San José*, destacando el edificio existente entre las calles Hernando de Burgos y Juan XXIII cuyo mirador ubicado en el chaflán existente entre ambas vías, se prolonga hacia las fachadas laterales por medio de balcones que aligeran la maciza estructura.

Asimismo, en estos tiempos son muchos los proyectos de reforma de fachadas en la ciudad, destacando ante todo la sustitución de ventanas por miradores (especialmente a partir de 1952-53), la modificación de huecos (por desaparición, ampliación o creación de nuevos), la apertura de garajes, etc. También los hay en los que se actúa sobre toda la fachada hasta cambiarle el estilo arquitectónico. Es el caso del *Banco Central* en su oficina de la calle Corredera (1952), según proyecto de Vicente Través Tomás, valorado en 160.000 ptas. Al margen

de la redistribución interior, en la fachada se actúa ensanchando los tres huecos de la planta baja, se suprimen los balcones para convertirlos en ventanas en la última planta y se elimina el mirador central; además, se pica toda la fachada eliminando la decoración ecléctica anterior y se da al edificio un aire más racionalista donde predominarán las líneas rectas, formas rectangulares y recercos en los vanos. Este edificio fue derribado en los años 70 para dar lugar a uno de los atentados urbanísticos más graves cometidos en la zona monumental de Lorca.

En 1954 se solicita licencia para la construcción de *dos edificios muy próximos en la calle Musso Valiente* pero con diferencias notables en cuanto a planteamientos y resultados estéticos. Uno de ellos es el promovido por Juana Sánchez Muñoz (inmediato al antiguo Cuartel de la Guardia Civil) de planta baja y dos alturas, según proyecto de Luis Matarredona Terol. Las obras, declaradas por el Ayuntamiento «de urgencia», se iniciaron con rapidez «para mitigar en parte el paro obrero de la rama de la construcción». Se trata de un edificio con fachada de gran desarrollo (32 metros lineales) que ocupa la mitad del solar (819 m²), con seis viviendas y dos comunicaciones verticales. Es un inmueble de estructura formal con reiteración en la disposición y apertura de huecos a excepción de las ventanas que dan luz a la caja de escalera (quedan más bajas); el intenso aprovechamiento del espacio de fachada junto a la estrechez de la calle de entonces, impidió la creación de voladizos y miradores. Le da un cierto aire historicista la decoración superior de las puertas de acceso (frontón entrecortado), los recercos de los vanos superiores y la estética bicolor en blanco y amarillo. La actividad comercial ha acabado por destrozar la configuración de la planta baja. La escasa calidad de los materiales utilizados en su construcción ha propiciado su actual estado de ruina.

Casi justo enfrente, queda el otro edificio, promovido por Juan Lafuente Tudela y proyectado por Leopoldo Blanco Mora (en un azulejo él firma el edificio junto a la puerta). Presenta

dos novedades: el cuerpo central que sobresale de la fachada principal pierde su carácter de mirador, y aparece en la azotea la vivienda destinada al portero del inmueble, siendo el primero de la ciudad en contar con portería. Del mismo modo, serán muchos los edificios que repetirán el esquema de fachada aquí propuesto levantados a finales de los 50 y durante toda la década de los 60: fachada simétrica con cuerpo central voladizo y otros dos exteriores provistos de balcones. Se establecen cuatro viviendas por planta (12 en total) de las que dos (que curiosamente son las de menor dimensión al tener el edificio planta en forma de «L») dan a la calle Musso Valiente y dos traseras (interiores), que abren luces a un patio interior por medio de una galería. El arquitecto utiliza diversos materiales para la composición de la fachada: basamento pétreo para la planta baja, revestimiento de cemento para los paños del cuerpo central de color rojizo, ladrillo rojo bien rejunteado para los paramentos de los balcones y piezas almohadilladas para las esquinas. Por encima de la cornisa sobresale coronando el conjunto una estructura al aire, a modo de logia, con huecos rectangulares y semicirculares que agudiza la verticalidad del edificio, simulando una planta superior. Igualmente destacan las rejerías de la puerta principal y los balcones, muy trabajadas, que dan forma a grandes jarrones con flores y hojas que recuerdan tendencias más propias del ‘art decó’.

A finales de 1958 se concede licencia a José López Martínez y Francisco Ros para la construcción de un nuevo bloque de pisos en la *avenida Juan Carlos I 73*, según el proyecto del arquitecto Fernando Sanz Navarro. Tiene grandes similitudes la composición de su fachada con la del edificio anterior, aunque éste es de mayor altura: fachada simétrica estructurada en cuatro ejes, los dos centrales se sitúan en voladizo con revoco de cemento entre los vanos, mientras los dos exteriores muestran enjuntado de ladrillo rojo en sus paramentos, disponiéndose aquí combinación de ventanas y balcones de asomo (primera y última planta) que prolongan el cuerpo central para mayor equilibrio espacial;

como coronación al edificio, se proyecta otro cuerpo disgregado de la fachada principal que simula otro piso con vanos gemelos de perfil semicircular que enmascaran los trasteros de las viviendas, siendo también de los primeros edificios en disponer de ellos. Del proyecto original, se eliminaron los almohadillados de las esquinas, el basamento pétreo de la planta baja y la pérgola situada en la terraza. El presupuesto del edificio fue de 2,1 millones de pesetas (el valor del terreno de 238.000, es decir, 669 ptas./m²) y en él se proyectaron ocho viviendas (dos por planta, simétricas, con cinco dormitorios y más de 125 m² de superficie útil) organizadas en torno a la fachada principal y un patio interior. Al no contar con más de cinco plantas de altura no precisó la instalación de ascensor.

Para finalizar con la construcción urbana privada, se hace mención a un conjunto residencial ubicado en la avenida Jerónimo Santa Fe, frente al instituto «J. Ibáñez Martín», con el cual se inicia una nueva concepción en la construcción de bloques de pisos en altura en Lorca. Se trata del *Residencial Jerónimo Santa Fe*, un proyecto realizado en 1961 por el mencionado Fernando Sanz Navarro y promovido por Enrique García Tablada. En total, el conjunto aglutina 108 viviendas en una actuación sin precedentes en la ciudad por su dimensión (presupuesto cercano a los 14 millones de ptas.), situada en una zona de ensanche (el Hoyo Musso), tras la apertura de nuevas calles que delimitaron este solar de 2.514 m² y 47,5 metros lineales de fachada a la calle principal. El proyecto contempla 12 tipos de vivienda con dimensiones de entre 56 y 78 m² destinadas a familias «de modesta condición económica» de cinco o seis miembros, quedando beneficiadas por las disposiciones de la Ley de 15 de julio de 1954. El arquitecto se ajusta al programa de necesidades con la disposición de 10 edificios en tres de los cuatro bordes del perímetro exterior del solar con bloques medianeros de cinco plantas, ocho viviendas cada uno (dos por planta) y una escalera; a esto se une una torre de ocho plantas (fruto de la ampliación del proyecto pues originariamente también tenía cinco plantas) a ubicar en la fachada a la

avenida principal. En el espacio interior queda una plaza de 742 m² que permite el acceso a los edificios y se convierte en espacio de juegos para los niños, libre de la circulación de vehículos al ser peatonal y tener zonas ajardinadas; se accede a ella desde la avenida principal por medio de dos pasos de cinco metros ubicados a ambos lados de la torre central, entre los bloques laterales.

Mayor interés tiene la composición de las fachadas principales que dan luces a la avenida Jerónimo Santa Fe donde el arquitecto (desde el edificio que proyectara tres años antes en Juan Carlos I) evoluciona sobremanera hacia una arquitectura más moderna que evoca el particular estilo racionalista de Luis Gutiérrez Soto, ejecutado sobre todo en Madrid (URRUTIA NÚÑEZ; 1988). Sanz Navarro es consciente del «valor urbanístico de este emplazamiento», por lo que quiere «dotar a la ciudad de un edificio con las mejores características de volumen, estética, habitabilidad y servicios comerciales» para la población. En el aspecto exterior destaca la torre de ocho plantas (la primera levantada en Lorca, de 24,10 metros) que crea un movimiento de alturas respecto a los dos edificios laterales, de idéntica estructura, donde se aprecia la disposición modular que desde entonces será generalizada en nuestro paisaje urbano más reciente, acentuada por la sucesión ordenada de vanos y las vigas horizontales y verticales de color blanco que salen al exterior y estructuran el edificio. Se integran en esta unidad residencial varias características del ‘estilo Gutiérrez Soto’: estructura de hormigón sin muros de carga, revestimientos de ladrillo (usados en los paramentos de los balcones), basamento pétreo; la organización de las viviendas en zonas de estar y dormitorios (todas exteriores) y de servicio (las cocinas y terrazas-tendederos quedan en el patio interior para evitar la desagradable visión de la ropa tendida), la terraza «a la catalana» cada vez más habitual frente a la cubierta inclinada de teja de cañón; y la más importante, la introducción de la terraza-jardín en la vivienda urbana (la primera fue creada en Madrid en 1934) con pretensiones puramente formales en

su composición con la trama rectangular de la fachada y funcionales (higiene y luminosidad), siendo una prolongación de la vida familiar del salón-estar a la calle, superando el tradicional mirador y el balcón de asomo lorquino, teniendo en cuenta el clima cálido de Lorca. Los huecos de los balcones dan movimiento y orden a la fachada, especialmente cuando el sol crea juegos de sombra, ganando en frescor el conjunto cuando los balcones son naturalizados con jardinería familiar. Mayor vistosidad da a la fachada el contraste entre el ladrillo rojo de los paramentos de los balcones y los mosaicos en tonos grises de los volúmenes salientes de las ventanas. Será un precedente que se generalizará en toda la ciudad en décadas posteriores. En este sentido, el edificio presenta algunas semejanzas estéticas con el promovido por los hermanos Barnés (1958) en la glorieta de San Vicente-esquina Lope Gisbert.

También sobresalen en Lorca algunos ejemplos de arquitectura racionalista de los años 50 en viviendas unifamiliares destinadas a la burguesía local, ubicadas en su mayor parte en la ciudad-jardín de las Alamedas, quedando los más sobresalientes emplazados entre la avenida Juan Carlos I y la vía del ferrocarril. En ellos, se introducen grandes torreones que durante estos años se generalizan en todas las regiones españolas, si bien en Lorca, presentan un estilo más andaluz. Destacan cuatro edificios: el *hotelito de Pío Pérez Periago* (1952-1956), en la alameda Ramón y Cajal 4, cuyo resultado final es la modificación de un proyecto anterior ante el cambio que se produce en la propiedad del edificio: se sustituye un almacén en la planta baja por el despacho y consulta médica del nuevo dueño, el mirador central se sustituye por dos laterales en el cuerpo superior y se incorpora el torreón, que dará luz cenital a la caja de escalera. El edificio, de 132 m² de planta, es proyectado por Eduardo Giménez Casalins y es una de las edificaciones racionalistas más bonitas de la ciudad, siendo un claro ejemplo de decoración en todas las fachadas del inmueble con almohadillados y recercos en los vanos.

Muy cerca de este edificio quedan, en la misma alameda, *dos chalets gemelos* unidos pared medianera, que fueron levantados en 1955; muestran planta cúbica con miradores poligonales, teja plana a cuatro aguas, almohadillados y recercos en los vanos; también destaca el detalle andalucista de los pórticos de entrada con arcos de medio punto. Igualmente es interesante la ampliación que lleva a cabo en su vivienda (construida en 1880), el oftalmólogo *Miguel Martínez Mínguez* en 1952, según proyecto de Leopoldo Blanco Mora, en la alameda del Corregidor Lapuente. Es de las viviendas más grandes y suntuosas de la zona, con cuidados y amplios jardines que contrastan con el color rosado de los paramentos de las fachadas, el azul de las persianas y el blanco de los adornos. La ampliación se debe a los deseos del propietario del construir un pabellón adosado a la construcción existente (que también se reformará para armonizar el conjunto final), destinado a dependencias de la clínica con despachos, consultas y habitaciones para los convalecientes. Llama la atención el gran torreón que culmina la obra, las amplias terrazas de que dispone el edificio resultante y los grandes frontones de perfiles circulares con óculos ciegos que inspira al edificio tintes eclécticos, más en consonancia con la edificación de 1880, al querer imprimirle mayor elegancia y distinción. Algunas similitudes tiene esta mansión con otra existente en la bajada de la Estación (alameda López Barnés). Merece también nuestra atención el edificio del *antiguo sanatorio Virgen de las Huertas* (actual centro de salud Lorca-Centro), construido en 1955 según proyecto de Damián García Palacios y un presupuesto de 635.000 ptas., siendo un edificio muy funcional al ser concebido con un objetivo claro en cuanto a organización de espacios, estructura y usos. Hasta 1982 estuvo funcionando como tal, disponía de 16 camas y en él se realizaron 33.000 intervenciones; desde entonces es un centro médico público que atiende a 35.000 personas. Al quedarse obsoleto, será demolido y sustituido por otro.

Será en 1956 cuando se dé un nuevo salto cualitativo en el urbanismo local. Un grupo

de trabajadores de la banca adquiere un solar de 6.600 m² en la carretera de Águilas para la construcción, en régimen de cooperativa (Ntra. Sra. del Carmen), de la primera colonia de viviendas unifamiliares con jardín en Lorca, conocida como las *Casas del Banco* (frente a la urbanización La Isla). En total se construirán 30 viviendas en parcelas pareadas de 375 m² con el 50% del espacio dedicado a la vivienda, que muestra sencilla decoración exterior. Se incorporan al conjunto varias calles rectilíneas que aún hoy son privadas y que se han prolongado con edificaciones posteriores.

Para finalizar, la arquitectura pública durante los años 50 fue regresiva si se compara con etapas anteriores, utilizando un lenguaje anticuado o clásico que fue marcado por las ordenanzas implantadas por el Instituto Nacional de la Vivienda en 1939 (más dirigidas a la reconstrucción de zonas devastadas tras la guerra) y modificadas dos años después. Tales disposiciones fueron puestas en práctica por la Obra Sindical del Hogar (creada en 1941 para la construcción de viviendas protegidas de auxilio social): construcción de edificios de baja altura y densidad (máximo cuatro o cinco plantas), utilización del bloque de doble crujía (tan exaltado por entonces por cuestiones higiénicas y de ventilación); todas las viviendas deben ser exteriores y realizar trazados callejeros funcionales, zonificando el espacio (dotación de viales, zonas peatonales, glorietas y jardines, edificios de interés público, aparcamientos...) Todo ello envuelto en un ambiente arquitectónico pobre, rural y arcaico que nada tiene que ver con los grupos estatales que se levantan en esas mismas fechas en el resto de Europa (MIRANDA SÁNCHEZ; 1982). Se trata de una arquitectura que, según se incrementa el ritmo de crecimiento económico del país durante el Desarrollismo, va perdiendo en calidad, detalle y equipamientos públicos, aunque los materiales siempre son los mismos: enfoscados y pintura, carpintería de madera, teja de cañón, pavimentos cerámicos, etc. y una composición tradicional de huecos al estilo de la arquitectura vernácula que se repite siguiendo el mismo esquema promoción tras promoción. En Lorca

se construyeron dos grupos con 278 viviendas a las afueras del barrio de San José entre 1955 y 1957 que responden a estos planteamientos. Recientemente se ha procedido a la remodelación integral de este conjunto, ya característico del paisaje urbano de Lorca e icono casposo de la arquitectura de un momento que ya pasó.

10. FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA CONSULTADA

ANDRÉS SARASA, J.L. (1988): *Estructura urbana de Murcia*, Biblioteca murciana de bolsillo, nº 97, Academia Alfonso X el Sabio, Murcia, 193 pp.

ANDRÉS SARASA, J.L. (1995): *Urbanismo contemporáneo: la Región de Murcia*, Universidad de Murcia, Murcia, 190 pp.

ARQUÉS, F. (2006): «Miguel Fisac. Un propósito experimental (1913-2006)», *Informes de la construcción*, nº 58, julio-septiembre 2006, Madrid, pp: 5-9.

BEL ADELL, M.C. (1981): *Estructura y dinámica reciente de la población murciana* (resumen de la tesis doctoral), Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Murcia, Murcia, 84 pp.

BENÉVOLO, L. (1963): *Orígenes del urbanismo moderno*, Celeste Ediciones (edición 1994), Madrid, 208 pp.

BIGADOR LASARTE, P. (1939): *Textos de las sesiones de la Asamblea Nacional de Arquitectos celebradas en el Teatro Español de Madrid*, 26 a 29 de junio de 1939, Servicios Técnicos de la F.E.T. y de las J.O.N.S., Madrid.

CAMPOY GARCÍA, J.M.^a (1966): *Alcaldes de Lorca desde las Cortes de Cádiz*, Excmo. Ayuntamiento de Lorca, Lorca, 241 pp.

CAPEL SÁEZ, H. (1972): *Emigración y subdesarrollo en España: la emigración del cam-*

- po de Lorca*, Homenaje a don José Manuel Casas Torres, Zaragoza, pp. 63-81.
- CERDÁN FUENTES, P. (1949): «Breve ensayo sobre la arquitectura regional murciana y conservación de su estilo en la edificación moderna», *Anales de la Universidad de Murcia*, curso 1948-49, tercer trimestre, Universidad de Murcia, Murcia, pp: 359-388.
- CERÓN GÓMEZ, J.F. y MARTÍNEZ GONZÁLEZ, J. (1999): *Cien años de cine en Lorca*, Universidad de Murcia, Primavera Cinematográfica de Lorca, Murcia, 144 pp.
- CHUECA GOITIA, F. (1977): *La destrucción del legado urbanístico español*, Colección Boreal, Espasa-Calpe, Madrid, 389 pp.
- COCIL (1951): *Memoria comercial (y estadística), años 1949-1950*, Cámara Oficial de Comercio e Industria de Lorca, imprenta Mínguez, Lorca, 59 pp.
- CORT, C. (1932): *Murcia, un ejemplo sencillo de trazado urbano*, Plus Ultra, Madrid.
- DE TERÁN, F. (1982): *Planeamiento urbano en la España contemporánea (1900-1980)*, Alianza Editorial, Madrid, 627 pp.
- EL LORQUINO (1952-1957): *El Lorquino. Semanario de información local*, imprenta Mínguez, Lorca, varios números, Archivo Histórico Municipal de Lorca.
- ESTATUTO MUNICIPAL (1924): *Estatuto municipal*, Decreto-Ley de 8 de marzo de 1924, Revista de los Tribunales, Casa Editorial Góngora, 2ª edición (1926), Madrid, 607 pp.
- EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LORCA (1946-1957): *Libros de actas capitulares del Ayuntamiento-Pleno*, periodo 21-11-1946 a 07-11-1957, VII tomos, Archivo Histórico Municipal de Lorca, 250 pp. cada uno.
- EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LORCA (1953): *Registro fiscal de edificios y solares de 1953*, tomo I, Archivo Histórico Municipal de Lorca, 173 pp.
- EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LORCA (1963): *Congreso de necesidades locales (ponencia: Urbanismo y vivienda)*, febrero de 1963, Archivo Histórico Municipal de Lorca, 37 pp.
- EXCMO. AYUNTAMIENTO DE LORCA: *Expedientes de obra mayor*, varios años, Archivo Histórico Municipal de Lorca.
- GARCÍA ALBEROLA, M. (1950): «La proyectada urbanización», *Arco. Cuadernos de literatura*, nº 5 (mayo 1950), Lorca, pp. 102-103.
- GIL OLCINA, A. (1968): «La ciudad de Lorca: notas de geografía urbana», *Papeles de Geografía*, nº 1 (1968-1969), Universidad de Murcia, Murcia, pp: 79-107.
- GRIS MARTÍNEZ, J. (1982): «Lorca en el siglo XX», *Ciclo de temas lorquinos para escolares*, Caja de Ahorros de Alicante y Murcia, Murcia, pp: 145-160.
- HERVÁS AVILÉS, J.M. (1982): «Arquitectura (1931-1982)», *Historia de la región murciana*, ediciones Mediterráneo, tomo X, Murcia, pp: 163-222.
- INE (1953): *Censo de edificios y viviendas de 1950*, Presidencia del Gobierno, Instituto Nacional de Estadística, varios tomos, Madrid.
- LA TARDE DE LORCA (1929): *Editorial (sobre la casa de los Cachá)*, nº 5.635, 23 de octubre de 1929, Lorca, Archivo Histórico Municipal de Lorca.
- LA VERDAD, DIARIO (1961): *¿Qué se hizo del plan de urbanización?*, 18 de febrero de 1961, Murcia, Archivo Histórico Municipal de Murcia.

- MIRANDA SÁNCHEZ, A. (1982): «Urbanismo en la Región de Murcia», *Historia de la región murciana*, tomo X, ediciones Mediterráneo, Murcia, pp: 90-161.
- NICOLÁS GÓMEZ, D. (1998): «Arquitectura y urbanismo en Murcia (1939-1956)», *Murcia, un tiempo de posguerra*, Excmo. Ayuntamiento de Murcia, Murcia, pp: 25-29.
- OLMEDO ÁLVAREZ, J. (2004): *La iniciativa privada empresarial en la ejecución del planeamiento urbanístico. Un estudio sobre la figura del agente urbanizador en el derecho autonómico español*, Universidad de Castilla-La Mancha, Departamento de Ciencia Jurídica, Toledo, 501 pp.
- ORDENANZAS MUNICIPALES DE LORCA (1903): *Ordenanzas municipales de Lorca* (1900), Tipografía La Lorquina, Lorca, 421 pp.
- PÉREZ ROJAS, F.J. (2004): «Lorca en los siglos XIX y XX. Persistencia y quiebra de un modelo urbano», *La ciudad del sol*, Excmo. Ayuntamiento de Lorca, Cajamurcia, Murcia, pp: 147-188.
- PGOU—BLEIN ZARAGOZA, G. y CARBONELL RUIZ, D. (1952): *Plan General de Ordenación Urbana de Lorca. Memoria y normas para las ordenanzas de edificación*, Excmo. Ayuntamiento de Lorca, 48 pp. y 12 planos.
- REVISTA DE FERIA DE SEPTIEMBRE (1961): *El plan general de ordenación urbana de Lorca*, Excmo. Ayuntamiento de Lorca, Lorca, s/p.
- REVISTA DE SEMANA SANTA (1949): *Lorca en la actualidad*, Excmo. Ayuntamiento de Lorca, Lorca, s/p.
- ROMERA FRANCO, J.D. (2009): *Configuración urbana de Lorca. Paisajes urbanos y marco geográfico*, trabajo de investigación, Doctorado de Geografía, 2º ciclo, Universidad de Murcia, inédito, 130 pp. y 40 láminas gráficas.
- ROMERA FRANCO, J.D. (2009 b): «La huerta que se hace ciudad. Notas sobre el área periurbana de Lorca», *Vivir en Lorca*, nº 15, junio de 2009, Foto A. Sosa, Lorca, pp: 8-11.
- ROSELLÓ VERGER, V.M. y CANO GARCÍA, G.M. (1975): *Evolución urbana de la ciudad de Murcia (831-1973)*, Excmo. Ayuntamiento de Murcia, Murcia, 200 pp.
- ROTH, L.M. (1993): *Entender la arquitectura. Sus elementos, historia y significado*, (edición 2005), Gustavo Gili (G.G.), Barcelona, 599 pp.
- SÁNCHEZ ABADÍE, E. (2003): «Apuntes históricos sobre plazas lorquinas», *Plazas de Lorca*, Gerencia de Urbanismo, Excmo. Ayuntamiento de Lorca, Murcia, pp: 77-115.
- SERMET, J. (1956): *La España del Sur*, Editorial Juventud, Barcelona, 360 pp.
- URRUTIA NÚÑEZ, A. (1988): *Arquitectura doméstica moderna en Madrid*, Universidad Autónoma de Madrid, Madrid, 214 pp.
- URRUTIA NÚÑEZ, A. (2003): *Arquitectura española del siglo XX*, Manuales Arte Cátedra, Madrid, 886 pp.
- VV.AA. (2005): *Historia del arte*, tomo 17, La enciclopedia del estudiante, Santillana, El País, Madrid, 357 pp.
- ZARAUZ CACHÁ, J.M.^a (1931): *Lorca en 1930*, Imprenta a cargo de A. Moya, Lorca, 154 pp.
- ZEVI, B. (1980): *Historia de la arquitectura moderna*, Poseidón, Barcelona.