

**El discurso urbanizador como factor de transformación urbana.**

**El caso de Murcia, 1910-1975**

Urbanization discourse as a factor of urban transformation.

The case of Murcia, 1910-1975

Eduardo López-Molina García

Universidad de Murcia

**Resumen**

Este estudio analiza el debate en torno a la idea de ciudad que se produce en Murcia durante los años centrales del siglo XX y que precede y acompaña a la intensa transformación urbana que vive la ciudad en este siglo. Este estado de opinión nace del contraste entre la imagen de la ciudad industrial, higiénica y adaptada a la motorización, y la situación material de Murcia. Si en un principio adopta la forma de debate, durante el franquismo se convierte en un discurso claramente articulado que justifica la profunda transformación del casco urbano que se lleva a cabo a partir de los años cincuenta. Creemos que este estado de opinión puede ayudar a entender mejor el caso de otras ciudades con una fuerte transformación de su casco urbano.

**Palabras clave:** Ciudad, discurso, franquismo, Murcia.

**Códigos JEL:** N64, N94, O18.

**Abstract**

This article analyzes the debate about the concept of “city” that was developed in the middle of the 20th century with Murcia (a small city in the Southeastern Spain) studied as a test case. This debate was ongoing both before and during the deep urban transformation that Murcia underwent during the 20th century. The origin of this study is the contrast between the image of an industrial city that is clean and adapted to road traffic, and the real situation of Murcia. If at first it took the form of a debate, later, during Franco's regime it became a real assembled discourse that explains the great transformation that has taken place since the 1950's. I believe that this viewpoint can help us to better understand how other cities also went through a deep transformation of their urban area.

**Key words:** City, discourse, Franco's regime, Murcia.

**JEL Codes:** N64, N94, O18.

## **El discurso urbanizador como factor de transformación urbana. El caso de Murcia, 1910-1975**

[Fecha de recepción del original: 21/10/2016; versión definitiva 5/2/2017]

**Eduardo López-Molina García\***

Universidad de Murcia

### **1. El contexto: la transformación de Murcia**

La ciudad de Murcia se encuentra situada en el sureste español, en el valle medio del río Segura, en una llanura prelitoral formada por la depresión del Guadalentín. Tradicionalmente, la ciudad, de fundación musulmana, ha desarrollado una rica agricultura de huerta en la llanura aluvial circundante, que ha marcado su historia.

De hecho, hasta mediados del siglo XX, las actividades agrarias desarrolladas en torno a la ciudad suponían su principal fuente de riqueza. Las condiciones climáticas no permitieron el desarrollo de una agricultura de autoconsumo rentable, pero sí el de una próspera agricultura de mercado (Pérez Picazo y Lemeunier: 1990 y Pérez Picazo et al.: 1993) basada en productos como el pimentón o los cítricos, gracias a los inviernos suaves y los aportes hídricos del Segura, que es, a la vez, fuente de riqueza y de destrucción, debido a sus periódicas y mortíferas avenidas. Así, la ciudad mantiene con el río una compleja relación, pues, aunque depende económicamente de sus aguas, debe protegerse de su gran fuerza destructiva.

Sin embargo, como tantas otras veces durante el siglo XX, Murcia sufrió una profunda transformación urbana como consecuencia de la adaptación a la industrialización y el desarrollo económico, especialmente como consecuencia de la incidencia de la Segunda Revolución industrial, primero, y el crecimiento económico de la década de los sesenta, después (Lamela Vieira et al.: 2014, p. 21-44). Este proceso transformó a Murcia, una ciudad pequeña y atrasada a comienzos de siglo (Nuñez Romero-Balmas: 2001, p. 251-273) y dependiente de las actividades agrarias desarrolladas en la huerta, en un centro regional industrial y de servicios. Solo entonces —segunda mitad del siglo XX— podrá la ciudad crecer invadiendo la huerta circundante, cuando ésta pierde su papel de motor económico y el río se controle con importantes obras hidráulicas.

Esta transformación afectó también intensamente a la morfología urbana, lo que puede observarse a través de varios datos. El casco urbano pasó de contar con algo más de

---

\* Contacto: [eduamolina@yahoo.es](mailto:eduamolina@yahoo.es).

35.000 habitantes en 1920, a más de 133.000 en 1981<sup>1</sup>, en su gran mayoría, producto de la inmigración desde la misma provincia (Tabla 1). Esta importante afluencia de población influyó en la morfología urbana, en concreto en el aumento de los edificios de más de una planta, y especialmente en la reducción de su antigüedad; pues si, según el censo de vivienda, en 1950 el 56% de los edificios tenía más de 50 años, en 1981 solo el 19% de las viviendas tenía más de 40 años. Si comparamos las cifras absolutas, comprobamos que la transformación fue muy intensa, pues si en 1950 eran casi 23.000 edificios, en 1981 solo eran 15.000<sup>2</sup>.

**Tabla 1. Población de hecho en Murcia**

Año	Total municipal	Población del casco urbano
1910	125.057	32.318
1920	141.175	35.211
1930	158.724	52.855
1940	193.731	60.113
1950	218.375	57.640
1960	249.738	83.190
1970	243.759	102.242
1981	288.631	137.537

Fuente: Nomenclátor

Según los censos de vivienda, la vieja ciudad, de origen medieval, fue casi completamente sustituida por otra nueva, en la que abundaba la construcción en altura y donde al callejero irregular, de origen islámico, se fue destruyendo por nuevas avenidas que permitieron el acceso del tráfico rodado por el centro y la construcción de la nueva ciudad. Entre estas avenidas destaca, por su trascendencia y lo polémico de su construcción, la actual Gran Vía Escultor Salzillo (vid. mapa 1). Pero la transformación urbana es un largo proceso que sobrevive incluso a los distintos regímenes políticos desarrollados en España a lo largo del siglo XX.

Más que analizar este proceso, nuestro interés aquí es estudiar el estado de opinión que llevó a esta intensa sustitución de la vieja ciudad por otra nueva. ¿Qué razones llevaron a destruir tan metódicamente y con tanto entusiasmo la vieja ciudad? ¿Cómo se justificaron operaciones urbanas que implicaban dolorosos traslados de vecinos y la destrucción de viviendas? ¿Bajo qué entorno dialéctico se explicó esta transformación? Partimos de la idea de que esta profunda modernización estuvo determinada por la aspiración de lograr el ideal de una ciudad moderna en Murcia. Un ideal que ayudó a remover obstáculos y a unir voluntades, pero que también sirvió como coartada para los intereses inmobiliarios de los propietarios de suelo urbano, en un proceso que sirvió a claras estrategias de reproducción social (Sevilla Buitrago, 2012).

<sup>1</sup> Cf. Nomenclátor. La peculiaridad del municipio murciano, con una importante población que habita fuera del casco urbano, en la denominada “huerta”, obliga a usar el Nomenclátor, única fuente que ofrece datos desagregados a nivel infra municipal. 1.

<sup>2</sup> Cf. Censos de Vivienda de 1950 y 1981.

Metodológicamente vamos a analizar diversos textos, principalmente publicados en prensa, aunque también provenientes de las Actas Capitulares y otra documentación administrativa, todas fuentes conservadas en el Archivo Municipal de Murcia, que sirven para mostrar los términos del debate e ilustrar los argumentos que se usaron y cómo cambiaron. Este debate evoluciona a lo largo del periodo desde una toma de conciencia sobre la situación de la ciudad, hasta la consolidación de un verdadero discurso urbanizador durante la dictadura franquista.

## **2. Percibir un problema: la toma de conciencia sobre las circunstancias urbanas de Murcia a comienzos del siglo XX**

Como decimos, la transformación de Murcia vino precedida —y en parte acompañada— de un intenso debate sobre la situación de la ciudad, su material y el modelo urbano que se quería. Este debate surgió de la comparación entre la idea de ciudad moderna que se manejaba a comienzos del siglo XX —principalmente la ciudad pensada por el higienismo (De Terán, 1982 y 1999, p. 141-171 y Capel, 2002)—, y la realidad urbana de Murcia, que en ese momento apenas superaba la cerca medieval, no contaba con una red de alcantarillado, y tenía un abastecimiento de agua potable que apenas llegaba a una exigua minoría de vecinos. El fuerte contraste que generaba con ese ideal explica que desde comienzos de siglo se reclamen en la prensa mejoras urbanas que subsanen una situación percibida de postración. Estas mejoras incluirían de manera insistente la dotación de servicios urbanos, agua potable y alcantarillado, pero también la apertura de avenidas que sanasen el casco urbano y lo adaptasen a la motorización.

Quizá una de las primeras manifestaciones de esta preocupación por la situación material e higiénica de la ciudad sea el informe del médico Martínez Espinosa (1897) en el que se denunciaban las pésimas condiciones de las viviendas, sin alcantarillado y con una peligrosa proximidad entre pozos ciegos y pozos de agua potable, que explicaban la gran incidencia de enfermedades infecciosas como el cólera o el tífus. Este informe se redactó como parte de los trabajos informativos del malogrado plan de saneamiento urbano de 1896, diseñado por Pedro García Faria, ingeniero de caminos conocido precisamente por su preocupación por el problema de saneamiento e higiene urbanos (Miranda González, 2006). La constatación de esta situación es ya sintomática del interés por el saneamiento de la ciudad que existe en los años del cambio de siglo, que se confirma con el hecho de que el informe fue finalmente publicado por el ayuntamiento (Roselló Verger y Cano García, 1975 y Andrés Sarasa, 1996).

Otro ejemplo de esta actitud es la conferencia que dio en 1914 el diputado y jefe provincial del partido conservador Isidoro de la Cierva (hermano de Juan de la Cierva) y de la cual se hizo eco el periódico local de tendencia centrista *El Tiempo*<sup>3</sup>. El político conservador desgranaba los principales asuntos que incumbían a la política local, entre los que no falta el problema urbanístico. En este aspecto señalaba como imprescindible la

---

<sup>3</sup> La conferencia se pronunció el 6 de enero de 1914 en el Círculo Conservador, y es reproducida íntegramente por el diario entre el 7 y el 12 de enero, especialmente interesante para nuestro tema la edición del 11 de enero. Isidoro de la Cierva: “El programa murciano”, *El Tiempo*, 11 de enero de 1914, pp. 1 y 2.

dotación de alcantarillado y agua potable, y reclamaba la elaboración de un plano de población que fijase las reformas urbanas a realizar. Entre éstas, de la Cierva señalaba la apertura de una gran vía entre el Puente Viejo y el teatro Romea, una idea que tendrá largo recorrido durante el siglo XX.

Junto a los proyectos que propone, es interesante observar las razones aducidas. En primer lugar, señalaba lo atrasada que estaba Murcia en este aspecto y la necesidad de acometer las reformas necesarias para poner a la ciudad en el lugar que le corresponde “por la bondad de su clima, la belleza de sus alrededores y la densidad de población”; ya que las calles estrechas, “con angosturas y revueltas, afean la población (...) y son impropias de una ciudad moderna”. Del mismo modo, la apertura de esa gran vía y la construcción de edificios modernos lograrían “que ganase mucho en belleza la población”. Junto a las mejoras de corte meramente higienista, aparecen propuestas que ligan la “belleza de la población” a una determinada imagen de ciudad, derivada de la motorización. Esta tendencia la vamos a encontrar a lo largo de todo el periodo de estudio.

La opinión de De la Cierva no era única, como demuestra un artículo de opinión aparecido en 1920 en *La Verdad*, diario de tendencia conservadora<sup>4</sup>. En éste, el autor se lamentaba de que las reformas que Murcia necesitaba —en especial la apertura de una gran vía, así como las obras de higienización necesarias— no se llevaban a cabo “por los intereses creados y la maldita apatía”, por lo que Murcia estaba quedando rezagada con respecto a otras capitales de menor importancia. Esa apatía, de la que se responsabilizaba a los políticos locales, tenía como resultado la persistencia en el casco urbano de “inmundos callejones”, opuestos a “la luz y el esplendor” que daría la ansiada gran vía a la ciudad.

Por su parte, el diario local de tendencia izquierdista, *El Liberal*, mantenía una posición más tibia con respecto al tema, aunque también asumía algunos de los postulados generales. En 1918, por ejemplo, reconocía la necesidad de las reformas urbanas alabando una iniciativa del alcalde Pérez Mateos para obligar al “aderezamiento de las fachadas” de la ciudad, pues con ello se avanzaba en la necesaria higienización urbana<sup>5</sup>.

De esta forma, es del todo lógico que el afán regeneracionista del que hace gala la propaganda de la dictadura de Primo de Rivera, rescate la necesidad de reformas urbanas para su proyecto político. Así puede entenderse la intervención del gobernador civil, Arturo Salgado Biempica, en 1925 ante el pleno municipal, al recordar que Murcia carecía aún de alcantarillado y agua potable, lo que achacaba “a las inveteradas desidias” a las que los hombres de la dictadura han de poner fin<sup>6</sup>.

En este ambiente de aspiraciones regeneracionistas y agenda higienista, en 1926 se aprobó el plan de ensanche y reforma interior de Murcia, conocido como Plan Cort, que debe su nombre al arquitecto y profesor de la Escuela Superior de Arquitectura de Madrid, Cesar Cort; personaje central en el urbanismo español de comienzos de siglo, no solo por su papel como formador de futuros urbanistas —a partir de su experiencia en Murcia publicará un libro que usará como manual en sus clases (Cort, 1929)— sino también por

<sup>4</sup> “¿Será sueño ó realidad?...” *La Verdad*, 25 de febrero de 1920.

<sup>5</sup> “El adecentamiento de fachadas”, *El Liberal*, 2 de septiembre de 1918.

<sup>6</sup> Actas Capitulares (9 de enero de 1925), p. 102v, Archivo Municipal de Murcia.

sus proyectos para La Coruña o Valladolid, influidos por la corriente *beaux arts* (García González, 2013).

El plan proponía una profunda reforma interior de la población y un ensanche. No vamos a entrar aquí en el análisis de un plan que apenas pasó del papel y que ha sido estudiado ya por Roselló Verger y Cano García (1975, p. 132-148) y López-Molina García (2015, p. 56-82); solo conviene resaltar que su aprobación se explica como respuesta a las carencias urbanas que se venían denunciando desde comienzos de siglo, y que ya hemos señalado, pues incluso recoge, haciéndola suya, la idea de la gran vía propuesta por De la Cierva. Por lo demás, la acción de la dictadura primorriverista se concretó en el inicio de la construcción de las redes de alcantarillado y de agua potable.

Más interesante que el análisis del Plan Cort son los discursos de toma de posesión de los alcaldes de la dictadura primorriverista, que ahondaban en las ideas que venimos analizando. Sirvan de ejemplo los de Fernando Delmás y Francisco Martínez. Si el primero defiende que “(...) Es preciso que nuestra capital cambie de aspecto, es indispensable que cambie de rumbo, que venga a ser lo que por su historia y sus virtudes merece”<sup>7</sup> el segundo apela a la importancia del plan Cort para “transformar nuestra ciudad embelleciéndola y haciéndola una de las primeras capitales de España”<sup>8</sup>.

Precisamente este último, que se verá envuelto en una amarga polémica tras su actuación como alcalde, al referirse a la atonía de la ciudad en relación con los aspectos urbanísticos, aseguraba que “la ciudad se complace en un sesteo” permanente a la sombra de la torre [de la catedral]” (Martínez García, 1930, p. 62), denunciando así la inacción que terminará por hacer fracasar el plan Cort (y que le apartará de la alcaldía), y que impidió la renovación urbana de Murcia.

Es interesante destacar esta metáfora porque también la usará el alcalde radical-socialista José Moreno Galvache<sup>9</sup> durante la Segunda República. Éste, en 1932, al defender la moción destinada a dotar a Murcia del régimen de Carta Municipal, aseguró que “tenemos que llegar a la confección de un presupuesto que sea la redención de Murcia para que deje de sestear”<sup>10</sup>. ¿Simple coincidencia? En cualquier caso, creemos que indica cierto consenso en cuanto a la necesidad de las reformas urbanas. Un consenso que parte de la percepción de atraso material de la ciudad provocado por el sesteo de sus munícipes; pero también de la comparación de Murcia con la imagen de ciudad que aporta la modernidad urbana: altos edificios y amplias avenidas por las que circulan modernos automóviles.

Este consenso no es en absoluto todavía un discurso cerrado, y la libertad de expresión que existe durante la II República permite observar el desarrollo de un verdadero debate en torno a las reformas urbanas, y de paso, en torno a la idea de ciudad que se quiere para Murcia. Este debate permite ver que el consenso es muy abierto y lleno de matices.

<sup>7</sup> Actas Capitulares (12 de marzo de 1925), p. 115r, Archivo Municipal de Murcia.

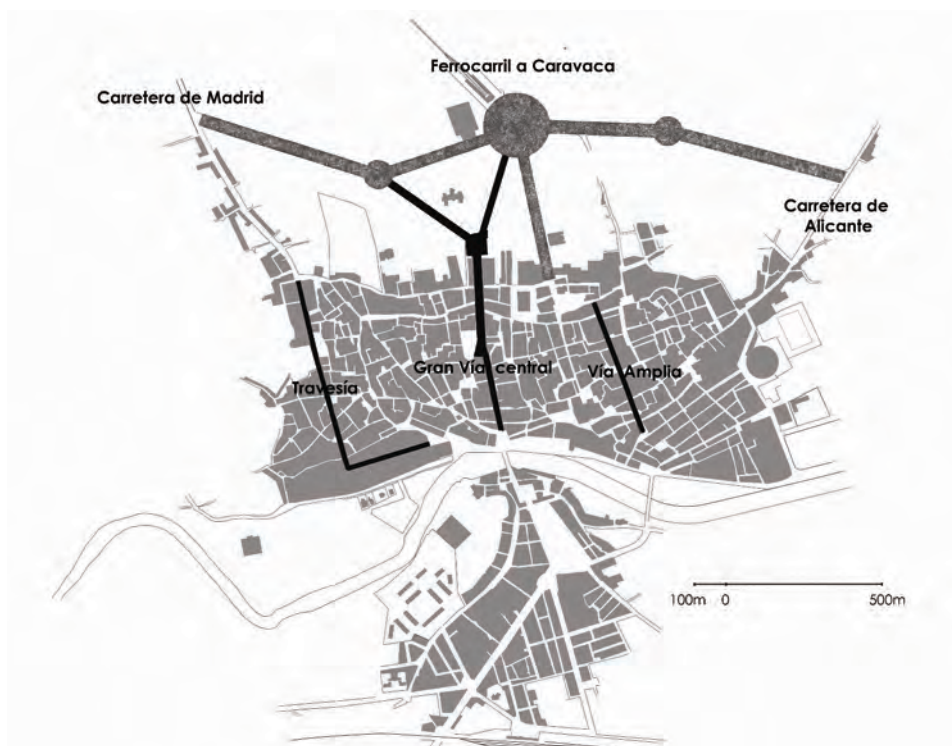
<sup>8</sup> Actas Capitulares (23 de marzo de 1926), p. 180v, Archivo Municipal de Murcia.

<sup>9</sup> Farmacéutico de profesión, comenzó su vida política como concejal durante la dictadura de Primo de Rivera, para pasar luego a representar al partido radical-socialista. Tras su paso por la alcaldía llegará a ser diputado nacional en 1936.

<sup>10</sup> Actas Capitulares (30 de setiembre de 1932), p. 84v, Archivo Municipal de Murcia.

Como sugiere la intervención del alcalde Galvache, la modernización de Murcia era un objetivo deseado; pero junto a él, durante la República se introducen otros temas, como la utilización de las obras de mejora urbana para reducir el paro obrero, un enfoque que no aparecía en la década anterior. Por otro lado, los ayuntamientos republicanos cuestionaban el coste del Plan Cort, y en concreto el préstamo de más de diez millones de pesetas que el ayuntamiento de la dictadura solicitó al Banco de Crédito Local y que, en opinión de los nuevos administradores, suponía una deuda inasumible para el municipio. Esto, sin embargo, no implicaba en absoluto abandonar la idea de reformar Murcia, y durante el periodo republicano se pondrán las bases para la construcción del ensanche norte de la ciudad a partir de la conexión de las carreteras de Madrid y Alicante, así como la conexión de la ciudad con la recién inaugurada estación del ferrocarril a Caravaca (vid. mapa 1). Este sistema de avenidas se ejecutará, sin embargo, durante la dictadura franquista, y marcará el desarrollo posterior de la ciudad (López-Molina García, 2015, pp. 99-105).

**Mapa 1. Esquema de la ciudad de Murcia y las principales reformas urbanas ejecutadas durante el periodo**



Nota: En moteado las planeadas durante la II República y en negro las planeadas durante el franquismo.

Fuente: Elaboración propia.



Como no podía ser de otra manera, es la prensa la que mejor refleja el debate en torno a las reformas urbanas. Los principales rotativos locales defendieron posiciones levemente diferentes. *La Verdad* y *El Tiempo* apoyaban claramente las reformas urbanas, mientras que *El Liberal*, —recordemos, de tendencia izquierdista— apenas trataba el tema, aunque parecía participar del consenso en torno a las reformas más importantes que necesitaba la ciudad. Los dos primeros rotativos sostenían la necesidad de reformas urbanas, en las que se incluía el pavimentado y la alineación de calles, la continuación de las obras de alcantarillado y agua potable y, en general, aquellas actuaciones tendentes a dotar a Murcia de un ensanche. Por su parte, las intervenciones de reforma interior, siempre más polémicas, escapaban al consenso generando cierta crítica, especialmente por parte de *La Verdad*.

Más que hacer un análisis pormenorizado de las líneas editoriales de estos periódicos, queremos destacar dos artículos que reflejan nítidamente el tono del debate y, al mismo tiempo, destacan por lo extemporáneo de sus propuestas: el primero es un editorial de *La Verdad* titulado “Para cultivar el turismo”<sup>11</sup>. El otro, publicado por *El Tiempo*<sup>12</sup>, se titula “Grandezas pasadas”, y es el único lamento que hemos encontrado por la pérdida del patrimonio urbano que implicaban las reformas.

El editorial de *La Verdad* aprovecha la noticia de una iniciativa provincial de fomento del turismo, para reclamar las medidas necesarias para lograr un desarrollo urbano armónico de la ciudad, cuando ya era inminente la apertura de una “gran vía” que conectara la población con la nueva estación del ferrocarril a Caravaca. El artículo va más allá de la reivindicación de reformas urbanas, que da por inminentes, y reclama que el futuro ensanche respete unas normas básicas de altura y ornato de los edificios. Las reformas urbanas no solo eran una respuesta a la pésima situación de la higiene urbana, sino que también preludivan una nueva ciudad que debía respetar una estética determinada:

“Pues lo primero que importa es imponer un mínimo de decoro, de proporción y de carácter a las casas que se levanten en ella. No debe haber un rascacielos junto a una modesta vivienda de dos pisos; ni un caserón lleno de arrequives de mal gusto, junto a una morada de líneas graciosas y sencillas. Tampoco hay que levantar la mano en cuanto a la fisonomía arquitectónica, que debe estar de acuerdo, sin abandonar un sentido prudente de modernidad, con el medio y con las tradiciones de la construcción local. Esos turistas a los cuales se quiere atraer (...) no van a venir a ver unas calles con pretensiones de gran ciudad unas calles de indeciso aspecto cosmopolita (...). Les agrada encontrar bien cuidado o conservado o reproducido lo que los siglos nos legaron”.

Lo interesante es que el periódico conservador asume el hecho de la nueva ciudad, si bien reclamando moderación a la hora de conjugarla con la antigua, para lo cual no duda en aducir necesidades turísticas.

El otro artículo que queremos analizar, publicado en *El Tiempo*, destaca, como adelantábamos, por ser la única oposición más o menos clara a la apertura de avenidas a costa de la desaparición de edificios históricos. El artículo en sí es una reproducción de

<sup>11</sup> “Para cultivar el turismo”, *La Verdad*, 29 de marzo de 1935.

<sup>12</sup> “Grandezas pasadas”, *El Tiempo*, 13 de junio de 1935.



otro de Alberto Sevilla, escritor de temas murcianos, en el que lamentaba el derribo del que fuera palacio de los marqueses de Los Vélez para abrir la gran vía de conexión con la estación de Caravaca:

“A la vuelta de pocos lustros, nuestra ciudad se habrá rejuvenecido completamente. La marcha progresiva del tiempo transformará el aspecto de ella; pero lo que gana en modernidad y hasta en elegancia arquitectónica, lo habrá perdido en abolengo; que es como si dijéramos el espíritu tradicional, en solera castiza, inconfundible y perdurable (...).”

“Ley de la vida es lo que llamamos evolución. Sociedades, imperios, juventud, belleza, todo desaparece para no volver más. Dentro de poco, cuando la Ciudad se ensanche y las frondosas almunias de los moros se transformen en lujosas avenidas; cuando el rodar de los automóviles y el estridor de sus bocinas altere por completo la dulce paz de este apacible rincón huertano, dirán los que leyeren el *Libro de la Caza*, escrito por el Infante don Juan Manuel: «Y fue aquí donde, en la Edad Media, hubo muchas aves acuáticas que solían cazarse por medio de falcones y neblíes» (...).”

“¡Saludemos, pues, a la antigua mansión de los Fajardos, antes de que sus muros desaparezcan, y rindámosle todos los murcianos el homenaje fervoroso de nuestro respeto y de nuestra gratitud...!”

El texto, sin oponerse abiertamente a las reformas urbanas, lamenta la destrucción de las viejas casas solariegas con las que se pierde el espíritu tradicional de la ciudad, y aprovecha para oponer, con tonos costumbristas, el ambiente tradicional de la ciudad a la imagen tópica de la ciudad moderna. ¿Simple ejercicio de estilo? Es posible, pero también una reclamación de la vieja ciudad frente a cierta idea de progreso.

En cualquier caso, es una excepción, pues la gran mayoría de opinadores apoyaban las reformas que, con matices, incluían el saneamiento de la vieja ciudad (rectificación y ensanchamiento de calles, pavimentación...), la dotación de servicios (agua y alcantarillado), y la construcción del ensanche a partir de las avenidas de enlace con las carreteras de Madrid y Alicante. De forma más general, se soñaba con dejar atrás la vieja ciudad medieval, un sueño que quedará explicitado tras la guerra.

### **3. Hacia un consenso urbanizador: la opinión sobre la ciudad durante el franquismo**

Tras la Guerra Civil y la imposición de la dictadura franquista, el debate en torno a las reformas urbanas y la idea de ciudad, lejos de caer en el olvido, se mantuvo, aunque evidentemente transformado dada la nula libertad de expresión. Lo más importante a señalar —y aquí radica el interés por estos años— es que, a pesar de la defensa que el nuevo régimen hizo de la ciudad tradicional, desde el ayuntamiento se siguió apostando por la modernización urbana a costa de la ciudad heredada, e incluso se puso en marcha la operación de reforma urbana más ambiciosa: la apertura de tres avenidas que atravesaban el casco urbano en dirección Norte-Sur, las actuales Gran Vía Escultor Salzillo y las calles Juan de la Cierva e Isidoro de la Cierva. La primera es la respuesta a una vieja aspiración, como hemos visto. El proyecto supone un verdadero punto de inflexión en la evolución urbana de Murcia, que deja atrás definitivamente el aspecto de ciudad tradicional a la par que se convierte en el proyecto estrella del ayuntamiento (vid. mapa 1).

¿Cómo se justifica esto ante un gobierno central que apuesta claramente por la defensa de la ciudad tradicional, (Martínez Monedero, 2012, p. 223-246) y ataca la arquitectura racionalista y la ciudad moderna, liberal, como lugar de todos los males que aquejan a España? La respuesta la encontramos en las propias contradicciones que tiene la dictadura y que serán inteligentemente explotadas por el ayuntamiento.

El franquismo, una dictadura militar que aglutinó diferentes sensibilidades políticas, no poseía un discurso coherente ni unificado sobre la ciudad. Éste apenas pasaba de la retórica contra la ciudad liberal. A la hora de definir la ciudad deseada, se caía en evidentes contradicciones al evocar, por un lado, la ciudad tradicional, y por otro, una ciudad nueva sobre la que había de forjarse una nueva España (De Terán, 1999, p. 223-321). Dependiendo de la tendencia política de quien hablase, se tendía hacia un tipo de ciudad u otro. Desde sectores falangistas más o menos idealistas se hablaba de una ciudad que superase las diferencias de clase y reflejase el nuevo orden imperial, mientras que desde la derecha monárquica se pretendía simplemente reaccionar contra la estética racionalista, reproduciendo, por lo demás, la ciudad tradicional, especialmente del Siglo de Oro (Cirici, 1977 y López Díaz, 2002 y 2003).

Un ejemplo de esta opinión oficial sobre la ciudad lo tenemos en el discurso del Gobernador Civil, Vicente Sergio Orbaneja, en la toma de posesión como primer alcalde franquista de Murcia de Agustín Virgili, administrador de las propiedades de la casa Heredia Spínola en la provincia, y diputado derechista por Murcia en 1933 y 1936 (Nicolás Marín, 1982, p. 286). En lo referente a los aspectos urbanísticos, se habla de buscar “ciudades alegres” que erradiquen el “pintoresquismo cruel de los suburbios de las ciudades burguesas” y donde pueda habitar “un pueblo renovado”, pero en las que se evite “la uniformidad arquitectónica de las colmenas urbanas” y se recuperen las peculiaridades de la ciudad tradicional<sup>13</sup>. Como se ve, la crítica a la ciudad burguesa liberal se conjuga con la denuncia de la arquitectura moderna y la recreación de la ciudad tradicional.

Pues bien, estas fisuras en el discurso oficial, convenientemente aprovechadas, permiten acomodar dentro del mismo la aspiración a convertir Murcia en una ciudad moderna a costa de la destrucción de la ciudad tradicional y justificar acciones, en principio, de difícil explicación, como la apertura de una gran vía que atravesase el casco antiguo. Y es que el proyecto tenía mal acomodo en la política del nuevo régimen sobre la ciudad —y de hecho sufrirá retrasos debido a las trabas del Ministerio de la Gobernación— pues preveía el derribo del edificio de los Baños Árabes, una construcción medieval declarada monumento histórico-artístico. El proyecto terminará ejecutándose tal como estaba diseñado tras una política de hechos consumados por parte del ayuntamiento.

El hecho de que el ayuntamiento pretendiese llevar a cabo un proyecto en contra de las directrices políticas del momento convirtió la apertura de la avenida central —la actual Gran Vía Escultor Salzillo o, simplemente, la Gran Vía— y el derribo de los Baños Árabes, en un verdadero punto de inflexión dentro de la evolución urbana de la ciudad.

No poseemos un texto que muestre la opinión del ayuntamiento a favor de la renovación urbana y en clara oposición a la política urbanística del momento (algo, por otro lado,

---

<sup>13</sup> Acta Capitular (23 de mayo de 1940), p. 124v-126r, Archivo Municipal de Murcia.

difícilmente esperable en un contexto dictatorial), pero contamos con las opiniones vertidas en el semanario *Murcia Sindical*, órgano provincial de expresión de la Organización Sindical, que organizó una suerte de debate en torno a la posibilidad de derribar o no los Baños Árabes para abrir la Gran Vía en setiembre de 1952. El debate —o encuesta, como la llama el semanario— se publicó en el número del 7 de setiembre, a raíz de un editorial favorable al derribo de los baños aparecido el 31 de agosto anterior. Entre las opiniones mayoritariamente favorables al derribo, destacaban las de Carlos García-Izquierdo, redactor-jefe del diario falangista local *Línea* (Crespo, 2007, p. 117) y Manuel Fernández-Delgado Maroto, marchante de arte local y excombatiente en la División Azul.

El primero se refería a los baños como “unos cuantos capazos de argamasa, maloliente y podrida” que no debían impedir la apertura de la Gran Vía, pues “es lo que desean todos los murcianos, *esos que solo anhelan que Murcia se convierta de una vez por todas (...) en una gran ciudad*”, (la cursiva es nuestra). Por su parte, Fernández-Delgado, en una breve intervención, defendía el derribo de los baños y la construcción de la Gran Vía, porque “ya es hora, a los trece años de la Liberación, que un hombre joven y falangista [se refiere al alcalde Domingo de la Villa<sup>14</sup>] rijá con un sentido nuevo y revolucionario los destinos de esta ciudad y se le permita hacer algo”. La intervención recuerda la queja por el abandono de la ciudad que leíamos antes de la guerra y que se resumía en la metáfora del sesteo; pero también reivindica la acción renovadora y revolucionaria de Falange frente a la secular inacción.

El resto de encuestados se excusaba en su falta de conocimientos para emitir un juicio preciso, pero todos defendían la necesidad de la Gran Vía para convertir Murcia en una gran ciudad. Solo encontramos cierta oposición en las intervenciones de Gerónimo Torres de Parada, joyero, propietario y presidente de la Cámara de la Propiedad, y en las del profesor Andrés Sobejano, director del Museo Provincial de Bellas Artes (Diez De Revenga, 2007). En ambos, el tono es muy conciliador, y en ningún momento se muestran claramente a favor de la conservación del monumento, y mucho menos en contra de la apertura de la avenida. En el caso de Sobejano se limita a emplazar a los lectores al informe de la comisión provincial de monumentos —de la que es secretario—y que se reproduce en el mismo número.

En relación con esto hay que traer a colación otro texto contemporáneo: las razones que aduce el alcalde Fernández Picón para denegar una licencia de obras a la Cruz Roja para construir un hospital en 1954:

“Sin duda cuando se hizo el proyecto por el Técnico de la Cruz Roja, se creyó subsistían las características de espacios verdes para la zona de la Plaza Circular (...) que al parecer se pensaba establecer en el plan de urbanización, por lo que se han proyectado jardines y un edificio de cuatro plantas, que no puede admitirse (...) ya que debe hacerse un edificio con ocho plantas como mínimo y con fachada circular siguiendo la línea de la plaza. Dice que aprovecha la ocasión para anunciar que tiene motivos muy dignos de crédito, de que en la

---

<sup>14</sup> Éste será cesado poco después del derribo de los Baños Árabes, en parte como represalia por esta decisión, pero también por la poca sintonía que manifestó con la élite local (NICOLÁS MARÍN, 1982: 301-302).

referida plaza circular, próximo a los PP. Capuchinos, se va a construir un edificio de ocho plantas que con el colegio y el de los aviadores quedará la plaza con aspecto urbanístico<sup>15</sup>”.

La intervención muestra claramente cuál era la intención del consistorio, que no es otra que la de convertir a Murcia en una “verdadera ciudad”, para lo cual, en las zonas de nueva expansión se debían construir edificios altos que la dotasen de un aspecto urbanístico.

Estamos ante argumentaciones, en general, favorables a la renovación urbana, sostenidas tanto por el ayuntamiento como por sectores cercanos a Falange o a los propietarios de suelo urbano. Todos coinciden en defender una imagen de ciudad bien distinta de la que hay y que se resume en amplias avenidas, edificios altos y tráfico rodado.

La oposición al proyecto, y, por tanto, a la idea de renovación, encontró apoyo entre los pequeños propietarios urbanos y los sectores más alejados de Falange y sus ideas revolucionarias sobre la ciudad. Esta oposición no apareció –ni qué decir tiene–, en la prensa local, aunque podemos encontrar ejemplos en un documento de valor excepcional: las alegaciones en contra de la apertura de la Gran Vía que presentaron los vecinos afectados por las expropiaciones del proyecto de 1949<sup>16</sup>. Estos son principalmente profesionales liberales y pequeña burguesía en general. El documento permite conocer opiniones distintas a las del Poder. En concreto, en la lectura de las alegaciones podemos reconocer el argumentario de la corriente de opinión defensora de la ciudad tradicional que quedó marginada de la toma de decisiones local a pesar de su indudable cercanía al régimen: propietarios, rentistas, pequeña burguesía e incluso el clero, afectado en algunas propiedades (López-Molina García, 2015, p. 174-178).

Así, por ejemplo, la alegación de José María González Soriano, procurador, afectado por el derribo de varias propiedades. Su alegación es un compendio de razones a favor de la ciudad tradicional y la defensa de los cascos urbanos. Lo citamos por lo habitual de los argumentos que utiliza y que vemos repetidos en otros casos.

“Desde el punto de vista urbanístico, el proyecto se critica solo. Murcia no está necesitada de grandes vías, contrarias a su personalidad tradicional, y conste que no defendemos lo típico, en el sentido de lo antiguo sin mérito, de lo chabacano, sino lo que constituye la personalidad urbanística de una vieja ciudad. No son éste ni aquel edificio, sino toda ella la que cambia completamente de aspecto, ya que el mencionado proyecto pasa por el centro de la Capital, cuando en todas partes lo que se ha hecho y se hace es edificar esas vías en sitios apartados del centro y a las afueras donde no perjudique la idiosincrasia propia de sus viejas calles tradicionales.”

“Urbanizar Murcia no es destruirla, ni crear grandes vías, cuando lo que hace falta son viviendas de tipo económico, tanto para la clase obrera como para la media; limpieza, urbanización, pavimentación, higiene, son las cuestiones que el ayuntamiento de Murcia debe tomar con primordial interés, dejando la parte vieja de la Ciudad, la que constituye el

---

<sup>15</sup> Acta de la Comisión Permanente del ayuntamiento, (27 de enero de 1954), p. 243r, Archivo Municipal de Murcia

<sup>16</sup> Reclamaciones al proyecto de Gran Vía central (1949), Archivo Municipal de Murcia, Policía Urbana, expediente 543/49..

alma de la misma, tal y conforme es; si se quiere hacer rascacielos y vías de anchura suficiente para que el sol de Murcia nos caliente bien, ahí están el trozo de Gran Vía que partiendo de Sto. Domingo termina en la Estación de Caravaca”.

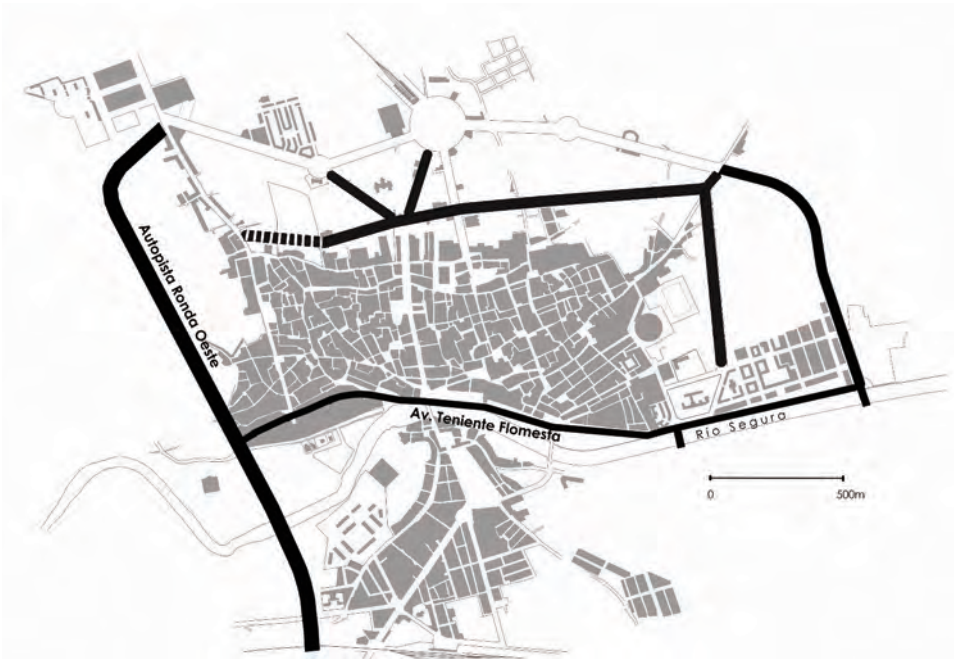
Como se ve, el autor no pierde la oportunidad de oponer otras políticas urbanas más perentorias como es la construcción de viviendas para atajar el grave déficit de éstas que tienen tanto la ciudad como el país; al tiempo que defiende el casco antiguo como el alma de la ciudad.

A pesar de la oposición de los vecinos, el proyecto se llevó a cabo, abriéndose una avenida que cortaba el casco urbano de norte a sur, y en el que el derribo de los Baños Árabes, en 1953, actuó como una suerte de rubicón en el debate sobre la ciudad que se quiere. Esto permitió al ayuntamiento apostar claramente y sin ambigüedades por la ciudad nueva. En efecto, una vez superado el conflicto que supone derribar un monumento histórico para abrir una avenida, el debate en torno a la ciudad que se quiere pierde gran parte de su intensidad, pues triunfa, por la vía de los hechos, una de las opciones en juego. Además, el cambio político que se opera dentro del régimen a partir de 1959, juega a favor de quienes sostienen la necesidad de renovación urbana para lograr una Murcia nueva, pues ésta casa bien con la nueva imagen de modernidad que pretende dar el régimen. A eso hay que añadir el hecho de que la creación del Ministerio de Vivienda en 1957 distorsionaba la aplicación de la Ley del Suelo, aprobada solo un año antes, quedando en papel mojado las restricciones que imponía esta norma, y dando un amplio margen de discrecionalidad a gobierno, ayuntamientos y promotores a la hora de construir (Perales Madueño, 1996, p. 107).

A partir de los años cincuenta y hasta los setenta, se instaló una actitud triunfalista en el ayuntamiento que la prensa local se encargó de transmitir y amplificar, de forma que se convierte en un lugar común, casi en un tópico, hablar de la modernización material de la ciudad como un logro más del régimen.

A ello contribuyó también la ejecución de importantes infraestructuras que solucionaban los seculares problemas a los que tenía que enfrentarse la ciudad. Por un lado, la entrada en funcionamiento del Canal del Taibilla en 1955, que proporcionaba agua potable en abundancia y de calidad, acabando con el problema de la escasez y las enfermedades que ésta traía asociada. Por otro lado, durante los años sesenta el Ministerio de Obras Públicas ejecutó un nuevo muro de contención del río a su paso por Murcia, de forma que se alejaba definitivamente la amenaza de inundación de la ciudad. Esta infraestructura no solo acababa con el problema de las avenidas; también permitió desarrollar el eje representativo de la ciudad, al tiempo que daba salida al tráfico rodado de la nueva Gran Vía, al ampliar la avenida Teniente Flomesta, y con la construcción de la autopista Ronda Oeste (vid. mapa 2).

**Mapa 2. Esquema de las principales avenidas abiertas durante los años sesenta y setenta**



Fuente: Elaboración propia.

Ejemplo de este entusiasmo lo encontramos en la pluma de Carlos Valcárcel, funcionario cercano al régimen, periodista y divulgador del folklore local. Desde su columna en el semanario *La Hoja del Lunes* —publicación editada por la Asociación de la Prensa murciana—, en varias ocasiones reclamó la celeridad de las obras, poniendo el acento en el feo espectáculo que suponía ver una ciudad permanentemente en obras:

“Por eso señalamos la casi necesidad de que un grupo de adiestrados en eso de hablar con gentes de otras lenguas, se sitúe junto al Museo en cuestión, en las proximidades de la Gran Vía Central y en todo lugar donde el saludable efecto de la modernización ha hecho patente su presencia, y cuando el objetivo de la cámara vaya a ser disparado contra una de esas ruinas o solares, tenga a bien hacerle saber que nuestro propósito es el de hacer una Murcia mejor, no importa cuándo, pero que ahí van los proyectos, mostrando al mismo tiempo una copia de cada uno de éstos que aguardan pacientes su realización, en tanto la capital se llena de anchas y hermosas vías y se vacía de pequeñas y feas casas, pero que al no ser sustituidas, en plazo breve, por otras, se crea una angustiosa situación”<sup>17</sup>.

El momento álgido de esta tendencia podríamos situarlo hacia la primera mitad de los años sesenta, y hasta las celebraciones de los Veinticinco Años de Paz. Es en ese momento cuando la ciudad termina claramente por saltar la cerca medieval e invadir la huerta circundante, que comenzaba a perder valor como motor económico de la comarca, para

<sup>17</sup> Carlos Valcarcel: “Critiquemos”, *Hoja del Lunes*, 27 de junio de 1955, p. 2.



sufrir un proceso de rápida reparcelación. Por tanto, la relación de la huerta con la ciudad cambiaba profundamente, al actuar ésta ahora como reserva de suelo de aquélla.

De ese momento se puede destacar el reportaje publicado por *La Verdad* a finales de 1962 titulado “Murcia vive una crisis interesante: la del crecimiento, que debe ser sin precipitaciones, pero con prisa”, y al que se acompañaba con una entrevista al alcalde Jiménez de Cisneros<sup>18</sup> en la que se loaban los éxitos del ayuntamiento en materia urbanística. El tono general es de entusiasmo por los logros alcanzados, y de impaciencia por los proyectos en marcha, que se enumeraban: construcción de viviendas protegidas, mejora y extensión del alcantarillado, pavimentación...

Estos ejemplos no son en absoluto únicos, podríamos seleccionar otras muchas intervenciones en prensa defendiendo las mismas posiciones. En general, el estado de opinión era favorable a la reforma urbana, y no solo en lo que se refería a Murcia; la fascinación por la ciudad moderna se observa también en el entusiasmo con que se anuncia la posible construcción de un “rascacielos de 17 plantas sobre el Mar Menor” en *La Hoja del Lunes*, que subtítulo: “sería sensacional y la primera obra del nuevo Lo Pagán”<sup>19</sup>.

Sin embargo, a partir de este momento —segunda mitad de los años sesenta— parece detectarse una cierta saturación e incluso reflujos de esta euforia edilicia, de modo que hacia la primera mitad de la década de los años setenta encontramos las primeras fisuras en el discurso urbanizador en el propio ayuntamiento. En 1975 el último alcalde franquista, Clemente García<sup>20</sup>, respondiendo a un ruego en el que se denunciaba la situación de caos urbano de la ciudad, reconocía en el pleno municipal que la política de desarrollo y renovación urbana había fracasado:

“La situación que presenta, con más o menos inexactitud en la descripción, corresponde a la general problemática de nuestro país y en la que por desgracia o por suerte, nuestra ciudad no se distingue especialmente. El gigantismo y la verticalidad fueron males del urbanismo español durante los años cincuenta y sesenta y cualquier recorrido por las ciudades españolas demuestra la certeza de esta afirmación (...).”

“De esta situación general la ciudad de Murcia no podía ser una excepción y se han padecido durante estos años los mismos problemas que en el resto del país.”

“Afortunadamente esta situación en los últimos cinco años ha cambiado notablemente en nuestra ciudad como reflejo (...) de las actuaciones concretas de la administración municipal de nuestra ciudad y (...) y de un profundo cambio de actitud en los miembros de la corporación”.

El hecho de que se intente minimizar el problema, presentándolo como un fenómeno general de España, o de que se insista en que es algo superado, gracias a “un profundo

<sup>18</sup> “Murcia vive una crisis interesante: la del crecimiento, que debe ser sin precipitaciones, pero con prisa” *La Verdad*, 29 de diciembre de 1962, p. 23-32.

<sup>19</sup> “Rascacielos de 17 plantas sobre el Mar Menor: redacta el proyecto el arquitecto Pedro Pan da Torre”, *Hoja del Lunes*, 10 de agosto de 1964, p. 8.

<sup>20</sup> Acta Capitular (29 de julio de 1975), p. 60r-65r, Archivo Municipal de Murcia.



cambio de actitud de la corporación”, no obsta para reconocer que se han cometido excesos al reclamar para Murcia una renovación a toda costa. De hecho, tampoco más o menos explícita, de los excesos cometidos al calor del desarrollismo aparece en otros ámbitos, como en el III Plan de Desarrollo (Capel, 1975). Aunque esta constatación no impidió que se mantuviera la destrucción del casco antiguo por la vía de la sustitución de edificios antiguos por otros nuevos de mayor altura. Por lo demás, hacia mediados de los años sesenta ya era evidente que Murcia había cambiado completamente su aspecto, y esta especie de *mea culpa* es su mejor ejemplo.

#### 4. Algunas consideraciones finales

El discurso urbanizador que hemos analizado forma parte del proceso político, económico y social que explica la intensa transformación urbana que sufrió Murcia durante el siglo XX, especialmente durante su segunda mitad. Si bien es cierto que las causas son otras; y aquí habría que hablar tanto de razones técnicas como —sobre todo— de los intereses económicos particulares de los principales propietarios de suelo urbano. La permanencia de este discurso se relaciona con la intensidad del proceso y su continuación en el tiempo.

Un discurso que nace del contraste entre la realidad urbana de Murcia y la imagen de ciudad moderna que tenían sus élites, que aspiraban a lograr que fuese una ciudad moderna. Un estado de opinión que durante el franquismo se consolidó como un consenso, asumido como natural por el ayuntamiento. Éste terminará por diluirse durante los setenta, al constatarse los excesos de la modernización funcional de la ciudad.

Creemos que Murcia es un ejemplo paradigmático de cómo un estado de opinión favorable puede influir en la transformación urbana de una ciudad y, en concreto, en la intensa destrucción del patrimonio urbano que sufrió durante los años centrales del siglo XX. Dicho de otra manera, esta destrucción es consecuencia de un determinado contexto cultural que valoraba como positiva la adaptación de la ciudad a la burocracia franquista, y que a su vez despreciaba la ciudad heredada.

Si comparamos el caso murciano con otros, encontramos, por ejemplo, una oposición clara con Burgos (Andrés López, 2004). En esta ciudad, que también sufrió un intenso crecimiento urbano, su consistorio tuvo claro que debía protegerse a toda costa el casco histórico, una zona, por otro lado, cargada de evidentes valores artísticos, históricos y políticos (la ciudad posee una magnífica catedral gótica, pero también es la capital histórica del reino de Castilla, y fue la sede del gobierno golpista durante la Guerra Civil). El caso de Valladolid, por su parte, es más cercano al ejemplo murciano: también sufrió un intenso desarrollo que destruyó casi totalmente su casco histórico (García Cuesta, 2000). ¿Qué explica las diferencias tan notables entre estos casos? Creemos que la percepción de la propia ciudad, así como la imagen ideal que de ella se tiene, influyen de manera clara en las decisiones urbanísticas que se toman. El hecho de que se perciba la propia ciudad como atrasada, explica la facilidad con la que se acometen las reformas urbanas que destruyen su casco histórico. Esta percepción es alentada por los propietarios de suelo urbano que controlan, o son muy cercanos, al ayuntamiento, brazo ejecutor de las reformas.

## Bibliografía

- Andrés López, Gonzalo, 2004. La estructura urbana de Burgos en los siglos XIX y XX. El crecimiento y la forma de la ciudad. Caja Círculo, Burgos.
- Andrés Sarasa, José Luis, 1996. Urbanismo contemporáneo: la Región de Murcia. Universidad de Murcia, Murcia.
- Capel, Horacio, 1975. Capitalismo y morfología urbana en España. Ediciones Asenet, Barcelona.
- \_\_\_\_\_, 2002. La morfología de las ciudades I. Sociedad, cultura y paisaje urbano. Ediciones del Serbal, Barcelona.
- Cirici, Alexandre, 1977. La estética del franquismo. Gustavo Gili, Barcelona.
- Cort Botí, Cesar, 1929. Murcia: un ejemplo sencillo de trazado urbano. Plus Ultra, Madrid.
- Crespo, Antonio, 2007. “Escritores murcianos en la penumbra”, *Murgetana*, 117, pp. 105-126.
- De Terán, Fernando, 1982. Planeamiento urbano en la España contemporánea (1900/1980). Alianza Editorial, Madrid.
- \_\_\_\_\_, 1999. Historia del urbanismo en España III. Siglos XIX y XX. Cátedra, Madrid.
- Díez De Revenga, Francisco Javier, 2007. “Andrés Sobejano Alcayna, humanista y escritor”, Tonos digital. Revista electrónica de estudios filológicos, 13, <[https://www.um.es/tonosdigital/znum13/secciones/perfiles\\_A\\_sobejano.htm](https://www.um.es/tonosdigital/znum13/secciones/perfiles_A_sobejano.htm)> [Consulta: 04 de octubre de 2016]
- García Cuesta, José Luis, 2000. De la urgencia social al negocio inmobiliario. Promoción y desarrollo urbano en Valladolid (1960-1992). Ayuntamiento de Valladolid, Universidad de Valladolid, Valladolid.
- García González, Cristina, 2013. “Cesar Cort y la cultura urbanística de su tiempo”, Cuadernos de investigación urbanística, 87.
- Lamela Viera et al., 2014. Dinámicas territoriales en España. Problemas y tendencias en la estructura y ordenación del territorio. Biblioteca Nueva, Madrid.
- López Díaz, Jesús, 2002. “La vivienda social en Madrid, 1939-1959”, Espacio, tiempo y forma, Serie VII, Historia del arte, 15, pp. 297-338.
- \_\_\_\_\_, 2003. “Vivienda social y Falange: ideario y construcciones en la década de los 40”, Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, vol. VII, 146 (24).
- López-Molina García, Eduardo, 2015. Desarrollo urbano de Murcia y su contexto histórico, 1923-1975. Tesis doctoral, Universidad de Murcia, Murcia.
- Martínez Espinosa, Miguel, 1897. Reformas higiénicas más necesarias en Murcia. Tipografía de Sáez Huertas, Murcia.
- Martínez García, Francisco, 1930. A la hora de las responsabilidades: las reformas urbanas de Murcia. Tipografía “La Verdad”, Murcia.

- Martínez Monedero, Miguel, 2012. “El centro histórico: del olvido de posguerra a la escenografía”, en García Cuetos, María Pilar, et al. (coords.): Historia, restauración y reconstrucción monumental en la posguerra española. Abada Editores, Madrid, pp. 223-246.
- Miranda González, Miguel Ángel, 2006. “Pedro García Faria, ingeniero de Caminos (y arquitecto)”, *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 10.
- Nicolás Marín, Encarna, 1982. Instituciones murcianas en el Franquismo, 1939-1962. Contribución al conocimiento de la ideología dominante. Editora Regional, Murcia.
- Núñez Romero-Balmas, Gregorio, 2001. “Modernización de las ciudades españolas durante la crisis política de la Restauración”, *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, XXXIII (128), pp. 251-274.
- Perales Madueño, 1996. “La primera reforma de la Ley del Suelo: 1956-1975”, *Ciudad y territorio. Estudios Territoriales*, XXVIII (107-106), pp. 101-126.
- Pérez Picazo, María Teresa et al., 1993. “Estructura de la explotación y cambio agrario en los regadíos murcianos (1820-1920)”, *Áreas. Revista internacional de ciencias sociales*, 15, pp.115-134.
- Pérez Picazo, María Teresa y Guy Lemeurnier, 1990. “Agricultura y desarrollo regional en Murcia, 1750-1980”, *Áreas. Revista internacional de ciencias sociales*, 12, pp. 225-236.
- Rosselló Verger, Vicente y Gabriel Cano García, 1975. Evolución urbana de la ciudad de Murcia. Ayuntamiento de Murcia, Murcia.
- Sevilla Buitrago, Álvaro, 2012. “Urbanismo y reproducción social. Una introducción a su historia”, *Cuadernos de Investigación urbanística*, 80.