

LA IMAGEN DE LA CIUDAD HISTÓRICA EN LAS ESTRATEGIAS PARA EL DESARROLLO. EL EJEMPLO DE LORCA

JOSÉ LUIS ANDRÉS-SARASA
Universidad de Murcia

«Partiendo de allá y andando tres jornadas hacia Levante, el hombre se encuentra con Diomira, ciudad con sesenta cúpulas de plata, estatuas de bronce de todos los dioses, calles pavimentadas de estaño, un teatro de cristal, un gallo de oro que canta todas las mañanas en lo alto de una torre. Todas estas bellezas el viajero ya las conoce por haberlas visto también en otras ciudades»

ITALO CALVINO

«La ciudad y la memoria.1»
Las ciudades invisibles.

La complejidad de las interrelaciones causa/efecto en el desarrollo urbano, que a lo largo de la segunda mitad del S. XX experimentan las pequeñas y medianas ciudades históricas del Mediterráneo español, genera una problemática que viene a dificultar la capacidad de posicionarse en la creciente globalización de la economía y la consiguiente competencia internacional.

A pesar de la diversidad de esfuerzos legislativos de las diferentes administraciones, recientemente complementados por directivas, reglamentos y apoyos económicos de la UE, disfuncionalidades como la pobreza, la marginación, el intenso tráfico, el abandono del centro histórico, la crisis del aparato comercial, el incremento de los «eriales sociales», entre otras muchas, parece que adquieren cada vez mayor agudeza, aunque, en una especie de huida hacia delante, no faltan responsables que en un alarde de ingenuidad afirmen que todavía se está muy lejos de alcanzar las magnitudes de las grandes ciudades. La persistencia de tales problemas, en buena parte, se debe al hecho de que estas ciudades continúan apartadas del escenario en el que instituciones y empresas toman decisiones que, generalmente, vienen a favorecer a las grandes ciudades por su mayor poder social, político y económico.

En estas circunstancias, sorprende comprobar que las pequeñas y medianas ciudades históricas disponen de una ventaja cualitativa, no suficientemente aprovechada hasta el momento, que les permitiría beneficiarse de interesantes economías de escala y de aglomeración. Una ventaja cualitativa que ha de venir determinada desde el saber hacer particular ante el complejo encuentro que hoy se produce, por una parte, entre modernidad y bienestar, y, por otra, entre innovación y tradición. Pilares básicos para fijar una emergente funcionalidad, que en la mayoría de los casos se define por la exclusividad a convertirse en ciudades turísticas. Una funcionalidad que debe potenciar la capacidad de desarrollo, tanto de la propia ciudad como de su ámbito de dominación. Unos pilares básicos cimentados en la sostenibilidad y levantados con los principios siguientes: «El desarrollo sostenible es el desarrollo que procura unos servicios económicos, sociales y medioambientales a todos los habitantes de una ciudad sin comprometer la viabilidad de los sistemas natural, inmobiliario y social de los cuales depende el suministro de dichos servicios» (ICLEI, *Local Agenda 2000, Participants Hand book, 1994*).

La constatación de la situación y las oportunidades de numerosas pequeñas y medianas ciudades históricas en el entorno del Mediterráneo español justifican el objetivo de este trabajo. Objetivo que, de un modo general y referido a todas estas ciudades, se concreta en poner de manifiesto la capacidad de adecuación de su capital-imagen ante la necesidad de responder a las exigencias de una funcionalidad que deberá ejercer de locomotora. Funcionalidad que demanda poner en primer plano la valorización del patrimonio material e inmaterial en el marco de la modernidad y la calidad ambiental, tanto si quiere satisfacer a los visitantes como a los inversores y a los propios habitantes de la ciudad. Para alcanzar tan complejo objetivo, en cada uno de los tres apartados en que se estructura este trabajo, después de plantear la problemática en sentido amplio, se analiza la situación en la ciudad de Lorca a la que tomamos como ejemplo, en razón a los dos años que llevamos de trabajos prácticos en ella, periodo que se inicia asumiendo la organización del VII Seminario Internacional de la Conferencia Internacional de las Ciudades Históricas del Mediterráneo, celebrado los días 4 y 5 de noviembre de 2004 en la pequeña ciudad histórica de Lorca, declarada Conjunto Histórico por Decreto 612/1964. En la asamblea de Ciudades miembros de la citada Conferencia de Ciudades Históricas del Mediterráneo, en razón a las peculiaridades de su patrimonio material e inmaterial, se acordó realizar los trabajos oportunos para que Lorca alcance la denominación de Ciudad Patrimonio de la Humanidad. Es necesario precisar que buena parte del contenido de este trabajo fue presentado en la Ponencia marco de la Conferencia.

En primer lugar se propone reflexionar acerca del capital-imagen con que cuenta la pequeña y mediana ciudad histórica para proyectar una imagen innovadora, para ello se abordan dos puntos fundamentales, por una parte cómo descubrir el capital que debe ponerse en juego, y, por otra, cómo valorizar dicho capital en relación con la imagen que se propone, poniendo como premisa básica que la calidad debe primar por encima de cualquier otra consideración. La metodología básica para el desarrollo de este apartado es deudora de los trabajos de LYNCH, puesta a punto en su conocida obra *L'Image de la cité*. En segundo lugar, se entra a examinar la oportunidad y el reconocimiento de las estrategias innovadoras aplicadas en la ciudad de Lorca a la luz de dos documentos de extraordinario contenido, el primero de la Comisión Europea «Réponse du groupe

d'experts sur l'environnement urbain de la Comisión européenne à la communication – La question urbaine: orientations pour un débat européen»; el segundo procede de la Conferencia Internacional de la OCDE sobre problemas económicos, sociales y medioambientales de la ciudad. Por último, en base a las conclusiones obtenidas en los puntos anteriores, de los que se extrae la sensación generalizada de que las estrategias puestas a punto piensan más en los visitantes que en los residentes en la ciudad, se analizan las estrategias planificadoras aplicadas al conjunto de la ciudad para ver en que medida inciden en la calidad de vida de los habitantes, principales sostenedores de la imagen que se proyecta. Ahora la metodología seguida es la contenida en el documento del Comité de las Regiones de la Unión Europea «Evaluar la calidad de vida en las regiones y ciudades europeas».

Puede concluirse que el modelo de ciudad elegido y las estrategias aplicadas son válidas por cuanto permiten corroborar que no acogerse a estas iniciativas innovadoras significa acomodarse en viejas estrategias que convierten a la ciudad en un todo obsoleto, que se manifiesta en un doble sentido, en unos casos su patrimonio material entra en una irreversible malformación que acaba por enterrar al inmaterial con la pérdida de las señas de identidad de la ciudad, en otros, se concede tanta importancia a las ruinas del patrimonio material que convierten a la ciudad en un museo frío, símbolo del pasado y con dudosas perspectivas de futuro porque expulsan de la ciudad al principal definidor de la misma, a la población. En este sentido, no podemos comprender las críticas a la intraurbanización que significa la construcción de un parador en el ámbito del Castillo de Lorca, cuando va a producir la ansiada gentrificación a través de la funcionalidad turística.

1. EL CAPITAL-IMAGEN DE LA PEQUEÑA Y MEDIANA CIUDAD HISTÓRICA

El capital de la pequeña y mediana ciudad histórica está constituido por todo cuanto en la ciudad es permanente, profundo y completamente enraizado en sí misma. Pero la imagen innovadora de la ciudad, derivada de este capital, se gesta en un delicado equilibrio entre tradición y modernidad, saber hacer local y las exigencias de un desarrollo sostenible. Un equilibrio que sepa renovar la ciudad al propio tiempo que hacerla atractiva, pero con la condición de servir tanto a los visitantes como a los propios residentes. Cuando únicamente se piensa en vender la imagen se está produciendo un fraude a la sociedad y una traición a la cultura popular para desembocar en el ocaso físico de la ciudad.

Nuestro punto de partida es afirmar que el capital-imagen de la ciudad está constituido por el paisaje urbano que se percibe al recorrer la ciudad. Un paisaje urbano que lo interpretamos bajo la idea expresada por LEFEBVRE¹, según la cual el paisaje urbano de nuestras ciudades históricas debe ser utilizado como el texto que permita comprender el contexto en el que se configura la realidad social que lo ha producido. Un texto que hará comprender el pasado, la personalidad de la ciudad, y más concretamente el saber hacer de ayer y de hoy. Tarea ignorada por muchos responsables municipales que tan sólo piensan en sus propios intereses, en la mayoría de las veces son de un oportunismo político desdeñable, se limitan a la rehabilitación interesada cuando no indiscriminada de algún

1 LEFEBVRE, H.: (1968): *Le droit à la ville*. Anthropos. Paris.

elemento del patrimonio material «mayor» dejando en el olvido el que cabría denominar como «menor» y a la importantísima riqueza que constituye el inmaterial.

La descripción geográfica racional de la fisonomía de las pequeñas y medianas ciudades históricas, sobre las que se propone esta reflexión, permite revelar una curiosa originalidad, derivada de la dinámica urbana sostenida a lo largo de diferentes etapas por las que ha transitado la configuración de su plano actual. La originalidad de la ciudad de Lorca se concreta en la yuxtaposición de tramas, de tejidos urbanos que definen los diferentes barrios que integran la ciudad. Yuxtaposición que es responsable de la acusada pérdida de legibilidad pero también de la falta de articulación entre los barrios medievales y los ensanches de los siglos XVIII al XX, fenómeno que desemboca en serios problemas sociales, económicos y de movilidad.

En la ciudad de Lorca situación y emplazamiento mantienen una íntima relación con la función primera para la cual se funda la ciudad. Circunstancia que obliga a un emplazamiento en acrópolis, para ejercer la función defensiva del territorio. Una función que más adelante le otorgará una especificidad concreta, la de ser ciudad fronteriza, con la carga de mezcla de culturas, normas, intereses, personajes, etc., que juegan un papel fundamental en el diseño del saber hacer actual.

Todo ello constituye hechos que confieren originalidad y distinción al plano del núcleo primitivo, de ahí su valor como capital y la necesidad de hacer todos los esfuerzos precisos para conservar el centro tradicional. Sin embargo, no puede ignorarse que esta personalidad, que la originalidad percibida al transitar por sus calles, se ve impregnada por la reiterada interacción de cuatro categorías de factores —económicos, sociales, culturales y políticos— mudantes en el tiempo y en el espacio, pero siempre permanentes, con sus momentos de esplendor y sus profundas inflexiones, que dejan su impronta en el paisaje urbano. Una impronta positiva/negativa que exige aprovechar la primera y rectificar la segunda, si ello es posible, o cuando menos hacer todos los esfuerzos para minorar los impactos indeseados, entre los que merece destacarse el vacío demográfico del Centro Histórico pero con la consiguiente invasión de un indeseado tráfico que acude atraído porque el Centro mantiene todas las funciones de relación.

En la originalidad histórica de la pequeña y mediana ciudad se descubre una curiosa coincidencia, en todas ellas se distinguen dos claras etapas definitorias de su actual morfología, la primera en la que predomina el proceso de configuración del núcleo central y la presente caracterizada por la expansión del casco histórico mediante barrios pericentrales, en un primer momento, y áreas residenciales, más recientemente. Lorca se está convirtiendo en una ciudad urbanizante de su huerta aprovechando la estructura radial de un sistema de comunicaciones que utiliza los antiguos elementos estructuradores del paisaje agrario, el punto focal de esta estructura radial queda definido por un hito en la cultura local, la Virgen de las Huertas. Este fenómeno se ha visto acompañado de una fuerte urbanización de su población a lo largo de la segunda mitad del siglo XX, puesto que en el censo de 1950 la población residente en la ciudad tan sólo suponía el 29,56% del total municipal (20.990 habitantes), peso que para el censo de 2001 ya se ha duplicado, ahora en la ciudad residen el 62,06% del total de la población municipal (47.834 habitantes). La población urbana en este medio siglo ha experimentado un crecimiento del 127,88 % al mismo tiempo que la residente en el resto del municipio ha descendido en un 41,52 %.

Sin duda alguna, el fenómeno más trascendental que ha vivido el municipio de Lorca a favor de su modernización ha sido la pérdida del grado de ruralidad de su población, pues adviértase que la población rural pasa de significar casi las dos terceras partes del total de la población municipal a tan sólo algo más de la tercera parte.

El asentamiento del poblamiento en estos núcleos urbanos está profundamente ligado, con lo que ello significa para la actual morfología urbana, al fuerte impacto de la historia que les ha tocado vivir. Entre momentos de esplendor, derivados de la función fronteriza, en nuestro ejemplo, y declives originados por decisiones no siempre bien comprendidas, la sucesión de factores con sus conflictos se han encargado de modificar el escenario de la vida urbana con sus oportunas adaptaciones que han dejado una huella de doble valoración, en cuanto significa aportar nuevos elementos de interés para el conjunto del paisaje, pero también de destrucción de hitos fundamentales en su entramado. Adaptaciones, remodelaciones, ocupación y transformación de arrabales, derribos de murallas, reutilización de edificios para nuevas funciones, muy distintas de la que le dio origen, abandono del casco antiguo asentado en acrópolis para ocupar espacios más llanos y con más y mejores posibilidades para la moderna edificación y la movilidad que satisface las exigencias de una sociedad moderna, han introducido una heterogeneidad en la ciudad que si por una parte ha dado lugar a la pérdida de valores arquitectónicos de otra época, también es cierto que sirven para conocer cuanto la evolución del estrato social ha impactado la componente territorial.

Los impactos de la etapa actual son palpables cuando se recorre cualquier ciudad histórica. La atonía urbanística con la que se llega a los años setenta se rompe bruscamente en el decenio siguiente como consecuencia de la aparición del gusto por los barrios periféricos construidos mediante bloques monocordes y viviendas adosadas surgidas de una encorsetada planificación urbana, fruto de una legislación creadora de figuras y modelos que en estos espacios tenían poca o ninguna cabida. Sin embargo, el academicismo y el clientelismo político y cultural de los redactores de los distintos instrumentos de planificación han dado lugar a efectos contradictorios y en, cierta medida, muy negativos para la ciudad. Han potenciado el abandono del casco histórico por un doble motivo, primero, por incapacidad para rehabilitarlo y revitalizarlo, en una palabra, por no combinar adecuadamente operaciones de intraurbanización con las correspondientes de gentrificación, y, segundo, por ser un espacio poco generador de plus-valías y de economías de aglomeración. Además, esta política urbanística impulsa una desmesurada expansión de la ciudad, se advierte en el plano caminero que constituye la trama urbana moderna de nuestra ciudad, expansión que viene a albergar a todos cuantos abandonan el cada vez más deprimido casco histórico.

La complejidad de la legislación urbanística y los intereses de los gremios planificadores, unidos a las angustiosas prisas porque todos los municipios tengan alguno de los instrumentos de planeamiento recogido en la legislación estatal, han llenado el panorama urbanístico de normas, disposiciones y directrices, difíciles de desarrollar en unos espacios urbanos que han soportado un cúmulo de errores. Este continuo hacer y deshacer ha conducido a una cierta desorganización de la vida urbana, presa del urbanismo operativo más recalcitrante, hoy completado por el deseo de residir en contacto con la naturaleza. A pesar de tanta legislación, de complejas figuras, planes de reforma interior y de movilidad,

de la premura para abordar problemas y buscar soluciones, se ha llegado a una curiosa paradoja, la ciudad aparece como encorsetada para efectuar las acciones positivas para el desarrollo, al mismo tiempo se extiende mediante una política edificatoria a base de grandes barriadas de bloques construidos de forma industrial y a los que contribuye en gran medida la periurbanización de la huerta circundante mediante la autoconstrucción.

1.1. Descubrir el capital-imagen de la ciudad

Al transitar por la ciudad histórica se descubre inmediatamente la heterogeneidad de su estructura callejera. Una estructura en la que se advierten con nitidez los elementos fundamentales de la ciudad: calles y vías de acceso; distritos; nodos y puntos de referencia. Elementos que deben convertirse en palabras clave de un lenguaje sustentador del mito turístico. Como es sabido, en la España medieval se imponen dos culturas urbanas que configuran un escenario bien distinto, una tipología urbana claramente diferenciada. Sin embargo, las conquistas en uno y otro sentido y la final cristianización del territorio, hace que sobre un tejido urbano concebido con las pautas de la sociedad musulmana se asiente una nueva sociedad compuesta de colonizadores pertenecientes a grupos nobiliarios o a instituciones religiosas. La nueva administración va a modificar el plano de la primitiva ciudad pero no va a poder eliminar la impronta primera del diseño urbano, van a mantenerse, aunque cambien de sentido, los elementos estructuradores del plano.

Conviene llamar la atención acerca de las ciudades concebidas con la impronta islámica, porque buena parte de nuestras pequeñas y medianas ciudades históricas del Mediterráneo español responden en la tipología de su plano a esta cultura, o han soportado el fuerte impacto de la misma en su más antiguo solar. Tienen en común el presentar un plano totalmente irregular, sus calles aparecen dispuestas como al azar, no se advierte la imposición del trazado regular, ni para la dirección ni mucho menos para la anchura, auténtico quebradero de cabeza para la vida moderna actual donde el automóvil impone sus exigencias. Difícilmente se descubre el predominio de alguna ruta, cuando aparece hay que pensar inmediatamente en las fuertes remodelaciones impuestas por el urbanismo contemporáneo.

Un buen procedimiento para descubrir el capital-imagen de estas ciudades consiste en recurrir a la legibilidad de las mismas siguiendo el método puesto a punto por Lynch² en algunos de sus aspectos, que permite la descripción de cinco elementos fundamentales de la ciudad: calles y vías de acceso, límites, distritos, nodos y puntos de referencia. Esta descripción no es posible si no se sigue fielmente la historia de la ciudad, esta continua alusión despierta un lenguaje, un mensaje concebido como un conjunto de representaciones mentales nacidas de textos, fotografías, cuadros y representaciones, palabras fugaces, que dibujan un espacio atractivo y sugerente. Una metodología que vamos a aplicar a la ciudad de Lorca para concretar qué constituye el capital material de la ciudad.

Las calles y vías de acceso son los elementos predominantes en la imagen de la ciudad, aunque su importancia varía con la función ejercida, que aquí está en razón directa con la accidentada topografía. No puede olvidarse que la ciudad se asienta sobre un cerro para

2 LYNCH, K. (1976): *L'image de la cité*. Aspects de l'Urbanisme. Dunod. Paris.

acentuar su carácter defensivo y fronterizo. Sistema que encuentra complemento con el resto de ciudades que dibujan la línea divisoria con el reino nazarí. Las principales vías de acceso constituyen los elementos clave en la interpretación de la imagen de la ciudad, se convierten en ejes básicos de la estructuración de un plano irregular yuxtapuesto con el damero dibujado a partir del siglo XVI. Un damero en el que se ubican iglesias, conventos, casas con su heráldica, casonas de terratenientes, en definitiva, los nodos y los hitos de la ciudad actual. Entre estas vías de acceso juegan un papel importantísimo las travesías de las antiguas carreteras, que han sufrido sucesivos desplazamientos dejando trazados de calles más amplias que ejercen un cierto papel de eje de crecimiento, de tránsito de la trama irregular a la trama en cuadrícula.

La ciudad de Lorca ha ido creciendo a lo largo de la carretera CN-340, que une Almería con Murcia, discurre por el borde de las montañas que delimitan el Valle del Guadalentín por el lado oeste. Existen además dos vías de acceso transversales de suma importancia que modifican el crecimiento lineal tradicional de la ciudad de Lorca, son la CN-3211, que cruza la huerta en dirección a la costa en el municipio de Águilas, y otra más secundaria en dirección norte, hacia Caravaca. El fuerte crecimiento urbano ha generado la vía de acceso más importante, un eje longitudinal compuesto por la Avenida de Europa-Avenida de Juan Carlos I-Calle Jerónimo Santa Fe, localizado a escasa distancia del vial de acceso histórico a la ciudad, el eje conformado por Calle Santo Domingo-Calle Corredera-Calle Nogalte-Calle Bartolomé Pérez Casas.

En el interior del casco histórico dos calles merecen especial mención, la Calle Corredera, ya citada y que corre paralela a la antigua muralla medieval, hoy mantiene su trascendental papel social, económico-financiero, político y festivo en la vida cotidiana de la ciudad, la segunda calle, la Cava, foso del otro circuito amurallado, ha perdido su antigua funcionalidad y reclama una fuerte rehabilitación acompañada de una revitalización si de verdad espera su gentrificación para apuntalar el valor de la nueva imagen urbana.

Los límites o barreras son elementos que al analizar subjetivamente el paisaje urbano tienen una consideración superior a la de simples calles e incluso a las vías de acceso ya analizadas. Entre ellas se incluye a las que están haciendo papel de frontera o barrera entre dos fases, son soluciones de continuidad lineal: ramblas o ramblizos que vienen a constituir en algunos casos nuevas calles, las murallas de fortificación de la ciudad, muros defensivos de instituciones militares, la línea de costa. Sin embargo, hay que puntualizar que en algunos casos ejercen la doble función orientadora ordenadora, pero todos resultan más o menos franqueables.

Entre estos elementos en la ciudad de Lorca pueden señalarse la accidentada topografía, que se sitúa en el borde norte y oeste con la montaña del castillo, a partir del cual se «cuelga» la ciudad. Dentro del ámbito urbano se descubren una serie de elementos naturales que tradicionalmente han jugado un papel negativo en la configuración urbana, son las ramblas y el río Guadalentín. El río Guadalentín atraviesa las montañas para penetrar en Lorca y continúa hacia la llanura de la huerta, divide a la ciudad en dos partes unidas por dos puentes, el tradicional y el construido recientemente, ambos puentes acaban por convertirse en hitos de la ciudad. El otro gran elemento es la Rambla de Tiata, paralelo a ella discurre un vial urbano que está adquiriendo una importancia extraordinaria como distribuidor de tráfico hacia el interior de la ciudad y hacia los núcleos cercanos de la huerta.

La Rambla de Tiata cumple actualmente una función esencial en el tráfico de la ciudad, es el único itinerario viario urbano que permite circular en sentido norte-sur y conectar los barrios a uno y otro lado de la ciudad sin necesidad de entrar en el centro histórico, como se advierte ejerce el doble papel de contener y dirigir el crecimiento urbano.

Por último, la gran barrera de la ciudad de Lorca la constituye el ferrocarril, que ha atraído el crecimiento urbano a lo largo del gran eje que dibuja, pero sin que haya previsto dejar espacio para la implantación de un vial de borde. El tramo más urbano de la travesía ferroviaria, se desarrolla entre el río Guadalentín y el Camino Marín, sobre una longitud de unos 1.400 metros, actuando como un elemento separador entre dos tramas urbanas bien diferenciadas, la ciudad compacta de manzanas cerradas y la huerta con edificaciones dispersas, a excepción de un desarrollo lineal transversal de cierta densidad a lo largo de la Avenida Cervantes, que inicia la CN-3211 hacia Águilas. En ambos lados de la línea férrea se ha ido produciendo un proceso de expansión y consolidación urbana, que ha originado una mayor demanda de interrelación transversal, aunque el grado de densificación sigue siendo bastante mayor en el lado oeste que en el opuesto. La reciente potenciación del corredor Murcia-Almería como itinerario ferroviario de velocidad alta obligará a una profunda revisión a su paso por Lorca. Entre los objetivos de esta revisión se fijan los siguientes: mantener la accesibilidad de la población a las estaciones de Lorca y San Diego; eliminar el efecto barrera que actualmente representa mediante soluciones hoy a disposición de las modernas tecnologías; eliminar los efectos ambientales negativos, como ruidos, vibraciones, inseguridad.

Los nodos son los lugares estratégicos de la ciudad y puntos focales intensos hacia y a partir de los cuales se mueven los ciudadanos y los visitantes, pueden ser puntos de convergencia de calles, lugares de tránsito de una estructura a otra y también pueden ser puntos de reunión que adquieren una importancia extraordinaria debido a que en ellos se concentran ciertas funciones, determinadas características arquitectónicas o históricas que contribuyen a generar la nueva imagen de la ciudad. El concepto de nodo está ligado al de calle puesto que los puntos de reunión son por lo general la convergencia de dos calles. En alguna ocasión el nodo lo constituye la propia calle por su pintoresquismo que le otorga una atracción particular, un buen ejemplo lo constituyen las calles Corredera y Cava. Los nodos más importantes quedan constituidos por los espacios abiertos, las plazas que surgen junto a las iglesias más significativas, el entorno del castillo, son centro de la vida social, administrativa, religiosa cultural, artística y mercantil entre las que destacan la Plaza de España, de la Concordia, del Caño, todas ellas recogen un buen número de hitos de la ciudad.

La Plaza de España, ayer y hoy convertida en corazón de la vida administrativa y religiosa, el Concejo tiene su sede en las cercanías de esta plaza desde el siglo XVI. Se le denominó la plaza «de Afuera» por configurarse en un solar fuera de la antigua madina islámica, junto a la muralla del siglo XIII. Sin embargo, algunas de las funciones que ejercía hoy se han perdido, buen ejemplo lo ofrece la desaparición de la actividad comercial, pues la implantación de las grandes superficies en el entorno de la ciudad ha sido un duro golpe al equipamiento comercial. La construcción de San Patricio, que se inició a principios del siglo XVI, le atribuye un trascendental protagonismo que se incrementó dos siglos más tarde con la edificación del actual ayuntamiento. Es el urbanismo propio

del siglo XVIII quien le confiere la imagen de plaza mayor con planta rectangular donde se iba a concentrar del poder civil y el eclesiástico.

La Plaza del Caño es una plaza medieval y debe su nombre a las fuentes de agua que se construyeron en el siglo XIX. Es un claro ejemplo de emplazamiento urbano surgido por cruce de caminos, nodo en las afueras de la muralla que ejerce las funciones comerciales básicas para la supervivencia de la ciudad

Los puntos de referencia son generalmente objetos físicos definidos de un modo bastante simple: un edificio, una estatua, un castillo. En definitiva, son los elementos clave en la construcción del capital-imagen de la ciudad, porque son referencias puntuales, consideradas como algo exterior al observador que pretende aprehenderlas, por ello su principal característica es la singularidad, aspecto que revela el pasado vivido por este paisaje urbano. No siempre resulta fácil identificarlos. Incluso distinguir uno de otro, de evitar referirse a todo un conjunto faltando los hitos que lo han configurado. Se trata de inmuebles que en su mayoría han perdido su antigua funcionalidad, pero sus piedras hablan continuamente de lo que fueron y de lo que pueden llegar a ser con el nuevo destino que se les ha asignado. Reúnen una importante carga simbólica. El contraste de su implantación, de su antigüedad y la escala le otorgan una imagen fácil de identificar y muy valorada.

La enumeración de todos los puntos de referencia que pueden localizarse en la ciudad de Lorca daría lugar a una larga lista, pero es muy difícil sustraerse a la somera cita de los que sustentan la nueva imagen turística:

La ex-Colegiata de San Patricio, declarada Monumento Histórico-Artístico por decreto de 27 de enero de 1941, se erigió sobre la vieja iglesia de San Jorge por bula de Clemente VII en 1533. La dedicación del templo al santo irlandés tiene su origen en la importante batalla de los Alporchones, librada por la gente de Lorca contra los musulmanes el 17 de marzo de 1452. El templo estaba concebido como una gran obra, con una finalidad clara de aspirar a convertirse en catedral en algún momento, de ahí la presencia de la girola, solo presente en las catedrales. Perdió su rango en 1851 con el Concordato firmado entre el Estado Español y la Santa Sede.

El Ayuntamiento, da carácter a toda la Plaza Mayor. A pesar de su armoniosa apariencia, no fue levantado de una sola vez y ocupa este lugar desde el siglo XVII. El interior, remodelado completamente en 1992, ofrece al visitante una buena colección de pinturas que narran las grandes batallas en las que lucharon los lorquinos en el pasado.

El Pósito, hoy archivo municipal, es una de las pocas edificaciones de servicios hechas a comienzos del siglo XVI que han llegado hasta nuestros días. Está situado en la Plaza del Caño

La Muralla Medieval, Este conjunto amurallado ofrece hoy una visión exacta de las dimensiones y conformación de la muralla del siglo XVI. Destaca el Porche de San Antonio, única puerta de la antigua muralla que ha sobrevivido (siglo XIII).

Museo Arqueológico Municipal, su visita facilita el conocimiento exhaustivo de la sucesiva ocupación de la ciudad de Lorca, y de buena parte de su término municipal, que abarca desde el Paleolítico Medio hasta los años finales de la Lorca musulmana.

El edificio fue mandado construir por comerciantes genoveses a finales del siglo XVI y principios del XVII, la que fue la Casa de los Moreno, también conocida como de Los Salazar-Rosso.

Conjunto Monumental de Santo Domingo, construido en el siglo XVIII, actualmente es la sede del Museo de Bordados del Paso Blanco.

La Casa de Guevara, o de las columnas, es el edificio más significativo de todo el barroco civil de la ciudad. Perteneciente al mayorazgo de los Guevara se construyó en un largo periodo de tiempo hasta adoptar la forma definitiva tras las reformas realizadas entre 1691 y 1705. La parte más característica y conocida es la fachada, pero quizá lo más sobresaliente sea la colección de pinturas.

Iglesia de San Francisco y Casa del Paso Azul, levantada por la Orden Franciscana, que establecía su segunda casa en Lorca en 1561. De la arquitectura inaugurada en 1565 casi nada ha pervivido, ya que sufrió una total reforma a finales del siglo XVII.

El Convento de la Merced, se trata de uno de los elementos más importantes de la ciudad, pues ante la puerta de su iglesia juró el rey Don Fernando guardar los fueros de Lorca.

El Porche de San Antonio, la muralla medieval de Lorca encuentra en este enclave uno de los mejores ejemplos de la arquitectura medieval en toda la Región. Esta entrada formaba parte del complejo de paso de la puerta de San Ginés, que se completaba con la siguiente línea amurallada que circulaba paralela con la citada Calle Corredera y Lope Gisbert. Esta muralla era la que discurría entre la Calle Cava, ya citada, y Zapatería.

El Teatro Guerra, edificio del siglo XIX, es el teatro más antiguo de la Región.

Castillo de Lorca, fortaleza de origen árabe desde donde se domina toda la ciudad. Las dos torres que hoy se conservan, la Alfonsina y la del Espolón, son edificaciones cristianas construidas entre los siglos XIII y XV.³

1.2. Valorizar el capital-imagen de la pequeña y mediana ciudad histórica

Conviene insistir que la propuesta del paisaje urbano, con todos sus elementos, como recurso turístico, no es un intento de querer verlo como un museo natural, frío y despersonalizado. La consideración de capital-imagen exige percibirlo como un organismo vivo capaz de cursar esa historia vivida en un largo recorrido de siglos. Es un espacio cambiante que evoluciona hacia una nueva actividad, al que ahora se le propone la funcionalidad de atractivo turístico, para devolverle un papel dinamizador de la vida urbana en su conjunto. Esta propuesta implica una imaginación de planteamientos que va más allá de colocar unas macetas que impidan el paso a los vehículos. Se trata de buscar una planificación para que las calles recuperen su rancio sabor y su pasada vitalidad. Esta devolución puede lograrse con la propuesta de convertirlo en el más importante recurso turístico de la ciudad.

A la revitalización y revalorización del capital-imagen de las pequeñas y medianas ciudades históricas puede llegarse por tres caminos no excluyentes sino complementarios y concurrentes. En primer lugar, se impone renovar las estructuras, modernizarse para

3 Guía Monumental de Lorca. Excmo. Ayuntamiento de Lorca. Concejalía de Turismo.

afrontar la problemática, en este sentido convertirse en ciudad turística es una buena solución aunque no la definitiva, en segundo lugar, es preciso buscar una especialización que la haga fuerte y competitiva, la recuperación del Castillo de Lorca, piedra angular en la configuración de la nueva imagen, puede dotar a la ciudad de instrumentos suficientes para la especialización dentro de una diversificación, como corresponde a la transversalidad que impregna el turismo. Por último, y este es el paso más importante, debe partir de la idea de que el desarrollo territorial endógeno es la más acertada de las soluciones posibles para la evolución sostenible de esta ciudades.

Tomada la decisión de modernizarse a través del turismo, es preciso tener muy en cuenta la regla de oro de toda planificación turística: *un entorno de calidad constituye el elemento indispensable para transformar un espacio en destino turístico*. Son abundantes las publicaciones y manifestaciones de todo tipo que ponen de relieve los factores determinantes en la elección del producto a consumir. En todas ellas se constata que un entorno de calidad y no contaminado constituye la primera razón de ser de todo destino turístico que se precie. Pero también se advierte que este entorno precedero, difícil de reconstruir y ofertado sin ninguna medida puede ser aniquilado por el propio turismo.

Estas reflexiones ponen de relieve que la principal acción de todos los actores y sus estrategias, en la valorización del capital-imagen de la pequeña y mediana ciudad histórica, debe encaminarse hacia la recuperación de un entorno urbano dotado de una calidad indiscutible. Pero crear un entorno de calidad no significa colocar unos bancos, algunos maceteros y papeleras en ciertos nodos e hitos y dejar que amplias plazas se conviertan en aparcamientos y que la superficie se «privatice» a base de terrazas de bares y cafeterías con sus negativos impactos ambientales que llevan consigo la anulación de la tradicional función social que siempre se le atribuye a la plaza, además, los ruidos y otras molestias colaterales acaban por expulsar a la función residencial. La recuperación del entorno urbano adecuado a las exigencias de la nueva funcionalidad debe pasar, como mínimo, por las siguientes acciones:

- a) Preservación del legado arquitectónico, en el que se incluye el trazado de las calles, por cuanto constituye la razón de ser de la imagen turística. Un legado arquitectónico que ha soportado profundos ataques del abandono de numerosos edificios, pero particularmente de las ideas defendidas por el urbanismo operativo. Un urbanismo que se caracteriza por las profundas transformaciones que introduce en la fisonomía de las ciudades. Se suceden planes y normas generales casi siempre contradictorias, que auspiciados por mejorar las condiciones de habitabilidad van a mostrar el nulo respeto que se ha tenido por la ciudad histórica. Este urbanismo operativo, junto al descontrolado crecimiento de la ciudad, generando un plano que nada tiene que ver con la tradicional construcción, emprende arriesgadas operaciones de modificación, remodelación del espacio interior de los viejos cascos históricos, ocasionando mutilaciones irreparables, tanto desde el punto de vista de la fisonomía urbana como de su funcionalidad. Una corriente devastadora se abrió paso afirmando que la trama urbana heredada del pasado medieval era un serio inconveniente para el desarrollo y la modernidad. La consecuencia fue el abandono y la destrucción del casco histórico y la aparición de un nuevo plano que ha eliminado el viejo trazado.

- b) Una planificación integrada del conjunto urbano que abarque, como mínimo, los siguientes aspectos:
- 1.- Rehabilitación urbana como fórmula de intervención capaz de mantener y recuperar todos los elementos que configuran la imagen de la ciudad, entendida aquí como el conjunto de elementos arquitectónicos pero también por la propia historia que lo envuelve.
 - 2.- La intraurbanización capaz de dotar al centro histórico de una funcionalidad que genere la gentrificación ansiada. La operación más acertada de intraurbanización se concreta en dotar al centro del equipamiento comercial con el suficiente atractivo, además de plantear estrategias que den prioridad a las necesidades de los peatones y los habitantes y no a los conductores que tan sólo pretenden atravesar la zona. Esta fuera de toda duda que si se logra devolver al centro su pasado funcional, su vitalidad a través de un complejo combinado intraurbanización/gentrificación, habrá merecido la pena pensar en este recurso como atractivo turístico.
 - 3.- Resulta paradójico comprobar como la expansión de estas ciudades históricas es totalmente contradictorio con su propia historia, atenta claramente a los intereses que configuran su mito urbano. Es preciso revisar los criterios según los cuales las ciudades deben seguir creciendo. Urge abandonar la nefasta planificación que induce a huir de los centros históricos trasladando a la población a una periferia donde el automóvil se convierte en pieza indispensable. La planificación sustentada en la Carta de Atenas ha sido nefasta para las pequeñas y medianas ciudades históricas.
 - 4.- En las ciudades de largo pasado histórico es lógico el desplome de edificios que dejan en el paisaje urbano abundantes eriales sociales, Unos solares que vienen soportando una débil demanda pero que ante las operaciones de intraurbanización levanta la idea de obtener interesantes plus-valías. Entre tanto se convierten en espacios desdeñables cuyo abandono contribuye a desdibujar la imagen de la ciudad.
 - 5.- Resulta de todo punto imprescindible potenciar un diseño urbano armónico si se quiere «vender» la ciudad. La calidad visual de muchos de estos espacios es bastante deprimente. La generalización de la uralita causa daños a una arquitectura portadora de profundas particularidades. Es muy frecuente descubrir autoconstrucciones o autoreconstrucciones sin ninguna garantía de calidad.
- c) Atajar la contaminación urbana. Con más frecuencia que la deseada estas ciudades adolecen de un esmerado cuidado de sus calles más antiguas, tales como recogida de basura, eliminación de residuos, etc., a los que contribuye la existencia de los llamados eriales sociales. Por otra parte, la baja densidad de habitantes ha dado lugar a que las viejas casas mejor conservadas se conviertan en locales de ocio poco recomendables, donde el ruido se manifiesta como elemento distorsionador.
- d) Toda planificación integrada deberá tener presente que sin unas buenas infraestructuras físicas que conecten a la ciudad con los centros de turistas es muy difícil lograr el éxito apetecido. No puede olvidarse que tan importantes como éstas son las infraestructuras sociales, que son las que han de proporcionar el capital humano capaz de sostener esta iniciativa con calidad.

En conclusión, unas ciudades que tanto esperan del turismo están obligadas a buscar una planificación integrada del territorio y su función con un doble objetivo, de una parte evitar los impactos negativos del turismo y, de otra, aprovechar la potencialidad turística como instrumento capaz de renovar y poner en valor el paisaje urbano, no sólo restaurando su patrimonio sino revitalizando sus espacios más singulares. Conviene hacer hincapié en que los medios especializados no dudan en vaticinar a este turismo una espectacular emergencia. Por esta razón la pequeña y mediana ciudad histórica tiene ante sí un futuro con el que no habían contado, pero es preciso abordar operaciones complejas de intraurbanización y gentrificación para que resulten más atractivas.

2. LA ESTRATEGIA INNOVADORA DE LA CIUDAD DE LORCA

Está fuera de toda duda que el turismo es una actividad de primera magnitud. Las experiencias cercanas hablan continuamente de la buena marcha de la actividad turística en sus implicaciones directas en la creación de empleo y en la aparición de pequeñas empresas de las más diversas actividades capaces de rehabilitar los centros históricos. Pero además de estas realidades palpables conviene considerar los buenos augurios que desde los diversos organismos llegan para generar nuevas ilusiones. Los resultados económicos están en el punto de mira de todos los esfuerzos que se vienen realizando para convertir cualquier paisaje urbano en un buen destino turístico. Si la buena marcha de la economía justifica toda acción de gobierno, no cabe duda que los índices en los destinos turísticos arrojan interesantes resultados en la renta familiar disponible y en la caída del paro, en particular en las capas sociales menos favorecidas, como las mujeres y los jóvenes que buscan su primer empleo.

Si nadie duda de la conexión entre turismo y economía y su reflejo en el bienestar social, no ocurre lo mismo en cuanto a su relación con la calidad ambiental que resulta determinante, por lo que conviene no olvidar la necesidad de establecer un equilibrio entre función residencial y actividad turística para evitar conflictos y disfuncionalidades.

La superposición funcional y planificadora sostenida por estas ciudades en su larga trayectoria ha desembocado en la mayoría de ellas en una fragmentación del espacio urbano con una fuerte desarticulación. Situación que ahora obliga a la planificación a elaborar tantos planes parciales como unidades se individualizan, decisión política que impide abordar la problemática urbana de una forma global. Esta fragmentación se caracteriza por la alternancia de espacios en diferentes circunstancias, desde los que poseen una débil densidad edificatoria y demográfica, aunque se extienden por el centro neurálgico de la ciudad y por ello se han convertido en la más importante reserva arquitectónica, hasta los que su morfología sufre un largo proceso de deterioro. Estos sucintos apuntes revelan una calidad ambiental de dudosa cualificación como para convertirse en un marco atrayente, tanto para turistas como para nuevos residentes, unos y otros guiados por las características que adornan al mito que se acaba de generar.

Con esta premisa básica queda patente que la acción de todos los agentes y sus respectivas estrategias deben centrarse en la recuperación del patrimonio, entendido en su sentido más amplio, pero dotándolo de una calidad óptima. Alcanzar esta calidad óptima tiene una doble exigencia, en primer lugar, la recuperación de los elementos arquitectónicos y

del paisaje urbano para crear el deseado entorno de calidad. Conseguida la recuperación física, no puede olvidarse que la calidad del entorno queda sometida al riesgo que supone el propio desarrollo turístico, por ello la segunda gran preocupación radica en preservar el centro histórico de los intereses ocultos de cuantos pertenecen al sector turístico o inmobiliario, conviene tener muy presente que la razón de ser del turismo y de las nuevas zonas residenciales está en la calidad del entorno.

Cuando se recorren muchas de nuestras ciudades históricas, con independencia de su tamaño, se descubren las características que mejor las definen, la planificación de ensanches y áreas residenciales circundando a la ciudad ha originado un acusado des-poblamiento, que a su vez genera una situación crítica en su población, las gentes que permanecen en estos espacios se definen por su envejecimiento y débil capacidad para afrontar los retos de competitividad que la nueva funcionalidad ha de exigir, además, este proceso de despoblamiento tiene como consecuencia inmediata la reocupación de las viviendas vacías por población marginal. Un fenómeno muy complejo a la hora de abordar la revitalización sin conflictos. El deterioro social y urbanístico tiene como consecuencia inmediata el abandono de la actividad comercial y con ella la pérdida de toda funcionalidad, incluida la residencial, aquí sólo quedan las familias con menos posibles. Pero el riesgo de expansión del deterioro es palpable. En este estado de cosas se hace urgente la búsqueda de unos actores con estrategias de futuro que eviten las disfuncionalidades y los conflictos, tanto de intereses como de competencias, entre administraciones y empresarios relacionados con todos los sectores de la actividad económica.

En este sentido, arroja bastante luz el documento de la Comisión Europea «Réponse du groupe d'experts sur l'environnement urbain de la Commission européenne à la communication —La question urbaine: orientations pour un débat européen».

«La primera parte de este documento expone los mensajes esenciales para un futuro sostenible en las ciudades europeas; la segunda parte presenta unas recomendaciones prácticas según las intenciones de la Comisión Europea concernientes a las respuestas institucionales y organizativas, el desarrollo de las políticas y de las medidas, las prioridades en materia de financiación, el intercambio de experiencias, la sensibilización y la formación, y el programa de investigación

Los mensajes clave son los siguientes:

Desarrollo sostenible: a largo plazo, superar el déficit de la sostenibilidad implica modificaciones importantes en las actitudes, la sociedad y el funcionamiento de la economía. A corto plazo se puede obtener muchas ventajas a pequeños pasos muy concretos en la buena dirección buscando reducir la «no-sostenibilidad» más que promover la sostenibilidad, ajustando las políticas y los mecanismos en vigor y definiendo un conjunto coherente de principios capaces de apoyar medidas ecológicamente racionales.

Integración de la política: La integración debe efectuarse horizontalmente, entre los sectores, con el objetivo de estimular los efectos sinérgicos de todas las facetas de la sostenibilidad, y verticalmente, entre todos los niveles, de tal modo que se refuerce la coherencia de la política y de las medidas y evite unas políticas contradictorias a diferentes escalones.

Gestión de los recursos: El razonamiento ecosistémico pone a la ciudad en evidencia como un sistema complejo caracterizado por unos flujos de energía, de sustancias nutritivas, de materiales, de medios financieros y de recursos humanos. Esforzándose en cerrar

esos circuitos integrando los flujos en el ciclo ecológico y devolviendo los residuos a su fuente original, se contribuye a convertir el medioambiente urbano más sostenible.

Gestión, gobernación e incremento de la capacidad: La gestión sostenible del medio urbano exige una gama de instrumentos que respondan a las preocupaciones ecológicas, sociales y económicas de tal manera que proporcionan el fundamento necesario para la integración, así como un reexamen de la gobernación, de las disposiciones institucionales y de las capacidades de los diferentes niveles de poder, y de los partenariados entre los sectores público y privado, las ONG y los ciudadanos.

La aparición de estos mensajes coinciden con la preocupación que en esos momentos se tiene en la Región de Murcia sobre las ciudades históricas más representativas y la intencionalidad de apostar por el turismo como actividad locomotora del cambio. Para ello se recurre a una particular figura de partenariado que recibe el nombre de «Consorcio», cuyos fines son el desarrollo turístico y cultural de las ciudades históricas, pero concebido como un ente instrumental de carácter público para la gestión de los fines de interés general encaminados al desarrollo turístico y cultural de cada una de las tres ciudades pequeñas y medianas de la Región que gozan de esta figura, la primera en poner en práctica esta particular forma de partenariado es Lorca, le siguen una serie de pequeñas ciudades entre las que destaca un destino de peregrinación, Caravaca de la Cruz, más tarde la portuaria Cartagena, y, por último, la capital regional, pero las preocupaciones de estas últimas discrepan del objetivo de este trabajo, están más preocupadas por la imagen política de sus responsables que por dotar de innovación a la ciudad. No se advierte por ninguna parte la intencionalidad de gestionar eficazmente la ciudad, la ideología que las sustenta está más preocupada por la especulación y el crecimiento indiscriminado de la ciudad que contrasta con el abandono del Centro Histórico.

El análisis de esta peculiar figura de partenariado, en razón a las posibilidades de éxito para los fines que se propone, aquí se hace siguiendo la metodología expuesta en la Conferencia Internacional de la OCDE sobre los problemas económicos, sociales y medioambientales de la ciudad, celebrada en París en noviembre de 1992⁴, que señala cinco factores que deben ser considerados como indispensables para el éxito del partenariado.

En primer lugar destaca como indispensable la naturaleza de la composición «el consejo debe estar compuesto por representantes de alto nivel, de administradores de funcionarios con capacidad para tomar decisiones y autorizados para tomar todas las decisiones precisas» En este sentido el «Consorcio» cumple perfectamente con este factor, puesto que lo integran el Gobierno Regional, el Ayuntamiento y las Organizaciones Empresariales. En el artículo 1º de los Estatutos del Consorcio, al referirse a la constitución del mismo, se afirma: «La Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, el Ayuntamiento de Lorca, la Cámara de Comercio e Industria de Lorca y la Confederación Comarcal de Organizaciones Empresariales de Lorca constituyen un Consorcio de naturaleza administrativa y con plena personalidad jurídica, conforme a las previsiones contenidas en el artículo 80 de la Ley 6/1988, de 25 de agosto, de Régimen Local de la Región de Murcia; artículo 7 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre; artículos 57 y 87 de la Ley de Bases de Régimen Local de 2 de abril de 1985 y demás normas concordantes, al obje-

4 OCEDE (1994): *Des villes pour le 21e siècle*. Paris. Pp. 128.

to de establecer la cooperación económica, técnica y administrativa entre la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y los organismos relacionados para la gestión y desarrollo de las actividades necesarias para la consecución de los fines previstos en el artículo 4º de los presentes Estatutos».

El segundo factor hace referencia al cometido que se le encomienda al partenariado, que debe apoyarse en un documento lo suficientemente amplio y afectar al corazón de los problemas económicos y sociales de la ciudad. En este sentido, el artículo 4 en el que se recogen los fines objeto de estos Consorcios se señalan los siguientes:

- a) Creación, dotación y gestión de los centros y equipamientos culturales creados sobre la base de dicho proyecto.
- b) La realización de actividades orientadas a la dinamización del patrimonio cultural y al fenómeno del turismo en la ciudad de Lorca.
- c) La educación, formación y sensibilización de la sociedad para la preservación del patrimonio y su promoción como motor de desarrollo social, económico y cultural.
- d) El fomento de todo tipo de actuaciones de repercusión y desarrollo sostenible del patrimonio cultural.
- e) Participar legalmente en otras entidades, incluso en sociedades mercantiles, siempre y cuando se orienten a la consecución de los mismos objetivos que el Consorcio.
- f) Promover aquellas actividades encaminadas a incrementar la demanda turística.
- g) La búsqueda de fuentes de financiación, tanto públicas como privadas, para la conservación y promoción del patrimonio cultural y el desarrollo turístico de Lorca.
- h) Conservación de centros y equipamientos.
- i) Proponer y realizar cuantas otras acciones puedan contribuir directa o indirectamente a la mejora del producto turístico de Lorca.

El tercer factor fundamental de toda acción del partenariado, es la financiación, porque su éxito depende de la existencia de inversiones suficientes en cada etapa del proyecto y sobre una base financiera diversificada. Es este el punto débil de los consorcios que se han firmado en la Comunidad Autónoma de Murcia para las ciudades históricas, a pesar de ocupar todo un capítulo, con tres extensos artículos dedicados a los recursos económicos propiamente dichos, el régimen de aportaciones de los entes consorciados y la gestión presupuestaria, contabilidad y control interno.

En cuanto a los recursos económicos de que dispondrá el Consorcio no se fijan las aportaciones ni las inversiones, la indefinición es responsable de la buena marcha de sus acciones. Cualquier procedencia es buena para obtener recursos, otra cosa muy distinta es que luego lleguen para llevar a cabo las acciones definidas más arriba. Así, puede observarse como se apoya en la «subvención» y en la «aportación» cualquiera que sea el origen de ambas. Este tipo de financiación acarrea que en el régimen de aportación de nuevo se descubra la inconcreción a la hora de afrontar los gastos generales por parte de las dos entidades públicas que participan en el Consorcio, el Gobierno Regional y el Gobierno municipal. Se tiene la impresión de que los aportes de las entidades empresariales son realmente coyunturales y no siempre en efectivo. El hecho de que la aportación más importante, casi única, provenga del Gobierno Regional determina el clientelismo político,

aquellos municipios con una dirección política igual a la que sostiene el gobierno de la Región disponen de abundantes créditos, en detrimento de otros que no participan de la misma línea partidista. Así se han gastado elevadísimas sumas de dinero en una ciudad que pretenden convertir en centro de peregrinación con dudosos resultados, puesto que no se ha hecho una infraestructura adecuada y tampoco ha tenido impacto alguno en su entorno.

El punto cuarto, muestra su preocupación por quienes deben detentar la responsabilidad cotidiana de las acciones a llevar a cabo por el Consorcio. Una acciones tan complejas como las indicadas y con fines tan específicos exige que al frente del mismo estén personas competentes y que gocen de la confianza de todos los entes consorciados. Circunstancia que no siempre se da y el clientelismo político que se descubre en la financiación aparece a la hora de poner a los responsables. Esta circunstancia se ve favorecida por la falta de voluntad de las partes a la hora de redactar el articulado correspondiente al personal. Cada una de las entidades que conforman el Consorcio se reservan parcelas de poder y colocan al frente de las mismas a personas de su entera confianza sin que en muchos casos se tenga en cuenta la competencia de los mismos.

Por último, se señala el seguimiento de los resultados a través de los objetivos señalados. Es fundamental fijar unos resultados y evaluarlos para justificar la existencia del propio Consorcio. Factor que en España está ausente de toda planificación y es responsable del fracaso de toda tentativa de revalorización de nuestras ciudades.

A pesar de las deficiencias advertidas en la figura administrativa denominada Consorcio, en la región de Murcia se promueve tres imágenes innovadoras para otras tantas ciudades históricas, aunque en su corto devenir presenten diversa fortuna. Las tres figuras tienen un mismo objetivo: responder a las solicitudes de los empresarios turísticos, se apuesta por una respuesta coyuntural para una problemática estructural que arrastra la ciudad histórica. Esta es la verdadera crítica que debe hacerse a esta innovación. Se pretende la conversión en ciudad turística pero pensando mucho más en el turismo en sí mismo que en la ciudad. Los cascos históricos siguen sumidos en sus problemas y sometidos a los intereses de los promotores, ahora entusiasmados por las mejoras advertidas por la adecuación a la nueva actividad. Adecuación que coincide con la aparición de cierto interés por residir en los centros de la ciudad.

Ninguna de las figuras ha pensado en una auténtica intraurbanización, por este motivo no se produce la tan deseada gentrificación que resolvería buena parte de la problemática señalada más arriba. En honor a la verdad hay que matizar que en la ciudad de Lorca el fenómeno de la intraurbanización está implícito en la construcción del Parador, cuyos efectos han de ser muy positivos a corto plazo, complementado con el interesante papel que desempeña el Centro de Interpretación. En la ciudad de Cartagena la intraurbanización puede lograrse a través de la función universitaria tras la rehabilitación y remodelación de edificios militares del siglo XVIII, pero poco operativos para la actividad turística de la ciudad. Por último, en Caravaca se intuye el grave riesgo de la aparición de la especulación urbanística en espacios libres del entorno del Santuario. Esta situación permite concluir que la política turística de la Comunidad Autónoma de Murcia respecto de las pequeñas y medianas ciudades históricas se manifiesta bastante errática, incluso puede calificarse de caprichosa, no hay la más mínima preocupación por hacer el seguimiento de los resultados obtenidos por la figura del Consorcio, que tanta inversión pública demanda,

cuando se hace referencia a estas figuras tan sólo se advierte autocomplacencia. No puede negarse que hay un gentrificación temporal de visitantes pero que realizada la visita programada el casco histórico vuelve a presentarse como un vacío demográfico, luego no es solución a los problemas estructurales de estas ciudades.

La nueva imagen que se propone a través del Proyecto «Lorca, taller del tiempo» se pretende alcanzar con unos objetivos, responsabilidad del Consorcio, entre los que destacan los siguientes:

- Apoyar y hacer más dinámica la actividad de la ciudad.
- Hacer rentable, social y económicamente, la tarea de preservación del patrimonio lorquino.
- Crear una oferta cultural singular que diferencie Lorca de otras alternativas de ocio.
- Recuperar espacios urbanos para los habitantes de Lorca y para los visitantes.

En este sentido, cabe destacar las dos actuaciones más importantes que ha llevado a cabo el Consorcio: Construcción de un Centro de Interpretación de la ciudad para informar al visitante de como se configura una imagen, para ello se accede a una exposición interpretativa permanente. El nuevo Centro de Interpretación ubicado en el antiguo **Convento de la Merced**, edificio histórico singular, alberga también las oficinas administrativas de Lorcatour, Lorca Taller del Tiempo, S.A.U. El Centro de Interpretación es el taller que posibilita al visitante, antes de iniciar el recorrido por la ciudad, viajar sobre un hilo argumental, por toda la historia y el arte de Lorca, a través del tiempo. Para ello, inicia un itinerario circular a través de distintas salas, para desembocar en un espacio donde podrá disfrutar de un gran audiovisual sobre Lorca Taller del Tiempo. Audiovisual que tiene el enorme mérito de mostrar el saber hacer de un pueblo, de poner en valor el contexto en el que se escribe el gran texto que es la ciudad de Lorca. Resulta una lección inolvidable de la que puede servirse cualquier partenariado.

Para facilitar esta primera toma de contacto con el territorio y con las gentes de Lorca, se utilizan diferentes elementos interpretativos, creando una escenografía específica para iniciar la aventura de conocer Lorca, con la seguridad de que el visitante podrá hallar, él mismo, las respuestas a aquellas preguntas que en el Centro de Interpretación se hayan podido suscitar.

En segundo lugar, destaca la adecuación del Castillo como espacio temático «**La Fortaleza del Sol**», restaurando y consolidando las torres y la muralla, revegetando el entorno y mejorando los accesos y los espacios interiores. Siendo el que despunta como el equipamiento *estrella* del proyecto, alberga exposiciones históricas permanentes, actividades de animación y diversos servicios. La primitiva alcazaba que ya existía en el siglo XI, es hoy una fortaleza que en su día fue recinto amurallado capaz de cobijar en su interior a más de 3.000 hombres para su defensa. La amplitud del territorio que alberga permite estructurar una ambiciosa propuesta de tematización, tal vez en este punto encontremos el único «pero» en razón al riesgo que se corre de vulgarizar la historia. Convertir el Castillo de Lorca en un espacio temático destinado a proyectar en vivo su propia historia y la de Lorca, comunicando a la vez una interesante experiencia cultural y de ocio a los

visitantes, no puede hacerse con tintes cómicos, que tal vez satisfagan a un turismo de masas ávido de diversión, pero contraría al verdadero turismo cultural, que en definitiva es el que interesa.

La visita a la Fortaleza del Sol se convierte en una aventura del conocimiento de la historia del Castillo, de las gentes que lo habitaron, de sus costumbres y modo de vida, a través de los distintos equipamientos y módulos temáticos creados para disfrutar con los cinco sentidos de una propuesta singular y diferente.

A las anteriores obras y equipamientos expositivos de la ciudad ha de añadirse el diseño y aplicación de un programa de calidad y formación, destinado a la mejora de la oferta de servicios turísticos y hosteleros de la ciudad, a través de un procedimiento de certificación, que en la actualidad continúa realizando la Conserjería de Turismo a través del programa «Calidad en Destino»⁵.

3. ADECUACIÓN DE LA CIUDAD A LA NUEVA IMAGEN

Conjugar acertadamente el binomio innovación/calidad de vida debe convertirse en el ejercicio fundamental de toda política local, pero de modo particular en todas aquellas pequeñas y medianas ciudades históricas que han reinventado su tradición y apuestan por un turismo global.

En los puntos anteriores se ha intentado poner de relieve que el principal capital que tiene la ciudad de Lorca es su imagen interpretada como la consecuencia de un saber hacer ancestral y singular, se percibe la ciudad utilizando como único texto el propio paisaje urbano y los elementos que lo estructuran para deducir el contexto en el que está inmersa la ciudad. Sin embargo, surge la preocupación de que tal vez se esté dando la impresión de que tan sólo interesa satisfacer las apetencias de los visitantes, incluso de ciertos visitantes, generar óptimas expectativas a los inversores para dejar a un lado las necesidades que la vida cotidiana de los residentes plantea. Si esto es así el fracaso de la ciudad como tal deberá calificarse de total, se habrá convertido a la ciudad en un museo frío, será una ciudad sin alma que expulsa a sus gentes y ese no es, en absoluto, el objetivo de una innovación como la apuntada, todo lo contrario, se toma esta apuesta porque se desea una mayor calidad de vida de los habitantes.

Los objetivos y el análisis de este apartado son deudores de la filosofía sostenida en el documento «Evaluar la calidad de vida en las regiones y ciudades europeas» que el Comité de las Regiones de la Unión Europea hace público el año 2000. El contenido de este documento reafirma cuanto se ha planteado más arriba y abre el camino para exigir qué hacer para proponer la innovación de la ciudad al propio tiempo que se garantiza la calidad de vida de los ciudadanos.

Tres puntos fundamentales del citado documento justifican plenamente este trabajo:

«La reinención de la tradición es una de las estrategias desarrolladas por las ciudades europeas postmodernas para intensificar su visibilidad en el contexto del marketing espacial»

5 Información facilitada por responsables de Loreatur. Lorca Taller del Tiempo, S.A.

«Las ciudades compiten por atraer capital y el interés empresarial mejorando su visibilidad. Intentan atraer el turismo internacional, compiten por alojar actos internacionales y conferencias y venden las particularidades de sus paisajes y sus tradiciones reinventadas».

«El interés en el paisaje y la contribución de la imaginación y la estética en la construcción de la ciudad se encuentran ahora, pues, en el centro de la atención en las ciudades postmodernas europeas, y tienen un impacto en la forma en la que se valora la calidad de vida urbana».

El análisis de la adecuación de la ciudad a las exigencias de la nueva imagen se aborda en razón a las tres ideas básicas que se acaban de citar, completadas con el concepto de calidad de vida contenido en el documento de referencia. Sin embargo, antes de entrar en este apasionante trabajo parece conveniente puntualizar qué queremos decir hoy con ciudad y hacer una importante advertencia, aunque muy puntual pero necesaria para evitar equívocos. Sea cual sea la definición de ciudad por la que se opte una cuestión debe quedar clara y fuera de toda duda, en la actualidad las ciudades presentan una relación tan fuerte y tan compleja con las áreas de los alrededores que su calidad de vida no puede analizarse únicamente en términos de características estructurales y población que vive en el centro. Un buen ejemplo de que esto es así puede verse en el estrepitoso fracaso como ciudad de nuestra capital regional que ha sacrificado su patrimonio histórico y no ha sabido controlar su crecimiento, además ha ignorado lo que significa configurarse como una región urbana, el tráfico pendular que genera y que es quien la define es desproporcionado y nocivo para su centro tradicional.

La advertencia a la que se acaba de hacer referencia también se obtiene observando la realidad regional, la experiencia de ciudades inmediatas a Lorca nos permite afirmar que el turismo global, como actividad económica de la que se esperan efectos inmediatos pero que ignora al conjunto de la ciudad y la vida cotidiana que en ella se desenvuelve, genera focos de penuria y exclusión que hacen fracasar cualquier otro esfuerzo. La vecina ciudad de Cartagena con su vaporosa imagen de «Cartagena, Puerto de Culturas», por mucho que se quiera hablar de éxito, por lo que respecta a la ciudad, es un auténtico fracaso. Para corroborar este juicio tan sólo es preciso salirse de un radio no superior a los cien metros de los centros neurálgicos del turismo para descubrir un casco histórico con sus dos terceras partes ocupado por áreas vacías o malformadas convertidas en focos de pobreza y marginalidad.

Ante esta realidad tangible la ciudad de Lorca, en la apuesta por adecuarse a las exigencias de la nueva imagen forjada en el saber hacer tradicional, que se vende a los visitantes pero que se ofrece al disfrute de sus habitantes, se dota de una estrategia planificadora que le permite afrontar los tres grandes retos que las pequeñas y medianas ciudades históricas tienen ante sí:

- Delimitar la ciudad como una unidad espacial, social y económica.
- Superar las diferencias internas.
- Considerar a la ciudad como una unidad, puesto que la calidad de vida depende tanto del centro histórico como del entorno.

Para descubrir como responde el planeamiento de la ciudad a estos grandes retos se analiza detenidamente el Plan General Municipal de Ordenación de Lorca, redactado con arreglo a las determinaciones establecidas en la Ley 1/2001 del Suelo de la Región de Murcia y la Ley 2/2002 de 10 de mayo de modificación de la anterior. La Ley del Suelo 1/2001 establece el Plan General Municipal de Ordenación como el instrumento de ordenación integral de ámbito municipal, estableciendo su objeto, contenido y determinaciones en los artículos 96 a 102.

El Plan General Municipal de Ordenación de Lorca delimita a la ciudad como una unidad espacial sin olvidar que la calidad de vida también depende del entorno y de eliminar las diferencias internas que se dan en ella. En este sentido, define su amplio territorio (1.600 Kms cuadrados) por dos características fundamentales: variedad y diversidad. Define al municipio en los siguientes términos: «Comprende un importante número de áreas homogéneas de gran valor ambiental en función de sus cualidades naturales, ecológicas, paisajísticas y sus potencialidades agrícolas o productivas, muchas de ellas sin regulación específica, con la consiguiente amenaza para la supervivencia de los valores detectados. Destaca dentro del territorio la parte que se adentra en la costa, de gran valor ecológico y paisajístico, donde se centran grandes expectativas de construcción. Está ocupada en parte por el Parque Regional de Calnegre y Lomo de Bas, aunque las expectativas privadas se extienden dentro de estos límites. Otro de los elementos caracterizadores del territorio lorquino lo constituye la zona de la Huerta, de alto valor productivo, donde se desarrolla la agricultura de regadío que constituye uno de los sectores principales de actividad del municipio. Dentro de la Huerta existen presiones para la formación de nuevos núcleos que sean capaces de absorber la demanda de suelo residencial para fijar la población residente y descendencia, con un fuerte grado de vinculación al sector primario».

La verdadera conexión del Plan General Municipal de Ordenación con la filosofía que se plantea en este trabajo se descubre cuando se examinan los objetivos y criterios de propuestas para el territorio en su conjunto. El primer paso firme, que constituye un gran acierto, es definir al Plan como un documento integrador de todas las políticas con incidencia en la ciudad, es una referencia clara a los mensajes clave expuestos en el apartado anterior. Para alcanzar este objetivo «profundiza en el conocimiento de los problemas existentes que configuran la ciudad actual, el sistema de asentamientos rurales que se desarrollan en su término municipal, y las tensiones que se producen en su vasto territorio. Basándonos en los problemas detectados se propone un modelo territorio y urbano equilibrado, con actuaciones diseñadas a largo y corto plazo, con el objeto de solucionar los problemas fundamentales de funcionamiento que presentan la ciudad y los núcleos rurales, así como las interrelaciones medioambientales no deseadas que se producen en el territorio».

Define el modelo territorial y urbano en base a una serie de criterios y objetivos muy concretos. Los criterios se apoyan en tres aspectos básicos:

- La protección medioambiental es uno de los pilares básicos de la política territorial, que tiene, entre otros, los objetivos de hacer compatibles y complementarios el desarrollo y la conservación de los recursos vivos, en este caso dentro del término de Lorca.

- Se ha tenido esencialmente en cuenta la aplicación de la legislación y normativa vigente en materia de protección y conservación medioambiental (normativa europea, nacional y regional).
- La necesidad y la especial utilidad de la realización de Estudios de Impacto Ambiental para aquellas actividades de nueva implantación cuyo desarrollo debe realizarse siempre con las premisas de respeto y conservación del medioambiente.

Los criterios apuntados dan lugar a la formulación de media docena de objetivos fundamentales que, de nuevo, concuerdan claramente con cuanto se viene afirmando en nuestro trabajo:

- Compatibilizar el desarrollo del municipio con la conservación de los recursos vivos.
- Valorar la presencia de especies, hábitats, endemismos, árboles singulares, etc., en cada una de las áreas territoriales de las que se compone el término municipal, con el fin de fijar las protecciones correspondientes.
- Delimitar áreas homogéneas que reúnan valores naturales y medioambientales similares, estableciendo medidas de protección adecuadas al objeto de protección.
- Delimitación de Lugares de Interés Comunitario (LIC) y de las Zonas de Protección de Aves (ZEPA) incorporándolos con sus protecciones específicas al planeamiento que se propone.
- Identificación y delimitación en lo posible de las áreas arqueológicas de interés, con el objeto de fomentar su protección y salvaguarda.
- Catalogación de los elementos de interés patrimonial y cultural, con el establecimiento de medidas tendentes a su conservación y/o recuperación.

Una vez que se pone de manifiesto el interés por considerar al conjunto municipal como un todo para definir la calidad de vida, entra a proponer unos objetivos de amplio alcance que cubren los tres grandes retos a los que Lorca, como pequeña ciudad histórica, tiene que enfrentarse. Estos objetivos se concretan del modo siguientes:

- Resolución prioritaria de los problemas detectados en la ciudad existente, abordándolos con carácter previo a la puesta en carga de los nuevos crecimientos.
- Regeneración de los barrios consolidados, estableciendo medidas que compaginen los procesos de conservación y cambio; protegiendo la estructura de la trama urbana edificada de las áreas de mayor interés arquitectónico y facilitando en otros casos la renovación.
- Potenciar la integración de los distintos barrios que componen la ciudad actual, de forma que se configure un conjunto urbano al que los barrios aporten su diversidad intrínseca.
- Tratamiento pormenorizado de las barreras físicas que separan los barrios entre sí (río, ramblas, ferrocarril, carreteras), instrumentando medidas y actuaciones concretas que minimicen los impactos negativos.

- Asunción de los preceptos establecidos en el Plan Especial de Protección del casco, engarzando estos con el tratamiento de las áreas colindantes al ámbito del Plan Especial con el fin de aunar criterios similares evitando los puntos de fricción.
- Conservación y respeto, con carácter general, de las alineaciones existentes, completando las que sean necesarias para la mejor definición de las áreas sin consolidar, y modificando las que fueran precisas para incorporar las nuevas ordenaciones urbanas que se proponen.
- Distribución homogénea de los equipamientos en el conjunto de la ciudad, equilibrando la localización de dotaciones y servicios en las distintas zonas de la ciudad, teniendo en cuenta el carácter particular de cada barrio, de forma que se atienda a sus demandas específicas.
- Tratamiento pormenorizado de los conjuntos urbanos con identidad propia como las Alamedas o los barrios altos, propiciando el mantenimiento de sus tipologías.
- Establecimiento de una distribución de usos y tipologías coherente, evitando la consolidación de pequeñas zonas aisladas dentro de la estructura urbana de la ciudad, asimilando los saltos tipológicos existentes con propuestas de integración hacia el tejido consolidado o pendiente de transformación.
- Completar la red de espacios libres y zonas verdes con nuevas áreas que permitan conseguir, junto con los parques y jardines existentes, un sistema de espacios libres integrado en el tejido urbano que contribuya a relacionar las distintas partes de la ciudad entre sí.
- Incorporación al tejido urbano de las áreas consolidadas parcialmente por la edificación que se sitúan colindantes con la ciudad, dotándolas de una ordenación pormenorizada que se integre plenamente con el conjunto.
- Previsión de nuevas áreas de crecimiento para la ciudad, seleccionando aquellas zonas que contribuyan a mejorar la estructura global que sustenta los tejidos urbanos, absorbiendo en su caso enclaves existentes.
- Conservación, fomento y establecimiento de medidas específicas para la rehabilitación del patrimonio histórico, artístico, cultural y arqueológico.
- Fomentar la oferta de suelo para promociones de viviendas sujetas a algún régimen de protección.

En conclusión, «la ordenación del Plan General contiene propuestas concretas para el territorio, las pedanías y núcleos rurales y la ciudad de Lorca. El modelo de ciudad que propone trata de garantizar la consecución a largo plazo de una ciudad estructurada frente a la disgregación de barrios que hoy la componen.

La propuesta contenida en el Plan General se centra principalmente en romper el esquema lineal que sustenta la ciudad actual, creando una nueva estructura transversal que complete y pluralice las conexiones existentes, conformando una estructura mallada que relacione todas y cada una de las distintas zonas que componen la ciudad. La ruptura de esta estructura lineal supone superar la barrera física del río Guadalentín y el aislamiento en el que ahora están sumidos barrios singulares en la historia de la ciudad.

Por último, interesa señalar dentro de las normas complementarias que todo Plan General debe contener, la propuesta de redactar Planes especiales con el siguiente objeto:

- Desarrollo de los sistemas generales de comunicaciones, infraestructuras, espacios libres y equipamientos comunitarios definidos en el Plan General.
- Protección de vías de comunicación, vías verdes e itinerarios de especial singularidad.
- Saneamiento.
- Reforma interior y rehabilitación.
- Ordenación y protección del conjunto histórico, sitios históricos o zonas arqueológicas declaradas Bienes de Interés Cultural.
- Ordenación de Pedanías y núcleos rurales.
- Adecuación urbanística.
- Mejora y adecuación ambiental de cauces y riberas.
- Protección del paisaje.
- Ordenación de complejos e instalaciones turísticas.

CONCLUSIONES

Las pequeñas y medianas ciudades históricas del Mediterráneo español deseosas de ocupar un puesto decisivo en la creciente competencia internacional, que les permita sacudirse la pesada losa que el desarrollismo y su aliado el urbanismo operativo han dejado caer sobre ellas, están obligadas a asumir con todas sus consecuencias los siguientes mensajes:

- * El posicionamiento en la jerarquía urbana, tanto a nivel internacional como nacional y regional, no puede ser a cualquier precio, sólo es posible si se busca a través de un desarrollo sostenible capaz de afrontar impactos indeseados que corroerán los cimientos de su historia. Pero con una salvedad inviolable: la búsqueda de un desarrollo sostenible no es solamente la firma del concierto internacional de ciudades sostenibles y luego permitir construcciones indiscriminadas que socavan la fragilidad de los cascos históricos. Un posicionamiento de esta naturaleza exige conocer su capital-imagen, esto es, todo cuanto de permanente, profundo y entrañable hay en la ciudad. Un capital-imagen que plantea demandas de calidad indiscutibles. No es suficiente encontrar frases bonitas y llamativas desde el punto de vista comercial pero que luego chocan con la realidad, no aportan nada a la revitalización de la ciudad. Un buen ejemplo de este no saber hacer puede encontrarse en la falsa innovación que propone la capital regional; «Murcia, cruce de caminos».
- * Enfrentarse a las actuales disfuncionalidades no es tarea fácil y mucho menos como vienen actuando muchas de las autoridades responsables del patrimonio pero también de la vida en la ciudad, se limitan a recuperar, a poner en valor un elemento del llamado patrimonio mayor y olvidan por completo todo cuanto comporta el patrimonio menor, el patrimonio inmaterial. Así puede comprobarse

en muchas ciudades como se fragmenta la ciudad, como una parte de la ciudad aparece embellecida y el resto continúa en su malformación y obsolescencia, También de esta actitud tenemos ejemplos en la Región en el marco de la figura innovadora «Consorcio», tal vez el más significativo es el de «Cartagena, puerto de Culturas», se acondiciona el puerto y su entorno y el resto de la ciudad presenta áreas vacías y marginales muy preocupantes. Estamos ante una problemática que exige una completa integración horizontal y vertical de todos los sectores implicados en la vida cotidiana de la ciudad y capaces de movilizar las sinergias locales. Ahí está la labor a realizar por el «Consorcio» figura caracterizada por un planteamiento políticamente correcta pero prácticamente no suficientemente entendida, con la salvedad de la ciudad de Lorca, donde el esfuerzo de sus elegidos saben llevar a cabo las acciones oportunas para lograr los presupuestos capaces de dinamizar la ciudad. El «Consorcio» como figura innovadora presenta ciertas carencias, pero la más seria es la falta de fijación del presupuesto, lo que induce al clientelismo político, con lo que quiebra la necesaria integración vertical y horizontal.

- * Sin la movilización de las sinergias locales es francamente imposible alcanzar la integración de las preocupaciones medioambientales, sociales, económicas y culturales. Unas sinergias locales que se fundamentan en su saber hacer local para procurar una ciudad que satisfaga tanto a los visitantes como a los residentes. Es preciso romper con la inercia mantenida hasta hoy por un buen número de pequeñas y medianas ciudades históricas. Inercia que se caracteriza por limosnear apoyos económicos de las administraciones de ámbito territorial superior para acciones puntuales en la recuperación de los Cascos Históricos, eliminar la marginalidad y la pobreza, lograr una intraurbanización y una gentrificación de calidad y eficaces. Acciones todas ellas que deben estar en la mente de aquellos responsables. A la ruptura con esta disfuncionalidad se puede llegar con éxito a través de crear una imagen nueva de la ciudad que impulse y desarrolle una actividad capaz de convertirse en el anhelado desarrollo. Siendo el patrimonio el principal capital, esta locomotora no puede ser otra que el turismo de calidad y sostenible, armonizador del pasado y el esperanzador futuro social, económico y medioambiental de la ciudad. En este sentido *Lorca, Taller del Tiempo* es una experiencia a imitar en su política de integración vertical y horizontal de todas las sinergias locales Es una experiencia a comunicar a otras ciudades porque está dando sus frutos, tanto en la recuperación de su saber hacer como en la transformación de estos valores para una mayor calidad de vida en una ciudad depositaria de fuertes raíces de la personalidad de toda una región.

BIBLIOGRAFÍA

- ABDEL MOUR, A. (1982): *Introduction a l'histoire urbaine de le Syrie otomane*. Université Libanaise. Beyrouth.
- ABU-LUGHOD, J. (1976): *Development in North African urbanism: the process of decolonisation*. Northwestern University.

- AÏSSANI, D. (1999): *Rôle de la Société civile dans l'Aménagement urbain: cas de la ville de Béjaïa*. Actes du Cours – Séminaire «*Urbs et Civitas*». Alghero-Sardaigne.
- ALGRIN, T. (2000). «Lemonument est-t-il soluble dans l'urbain?». In *Villes d'hier, villes d'aujourd'hui en Europe*. Fayard. Paris.
- AMENDOLA, G. (2002): *La ciudad postmoderna*. Celeste Ediciones. Madrid.
- ANDRÉS SARASA, J.L. (1991): *Imágenes del espacio urbano y prácticas comerciales en la ciudad de Murcia*. Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación. Murcia.
- ANDRÉS SARASA, J.L. (1995): *Urbanismo contemporáneo. La Región de Murcia*. Universidad de Murcia. Murcia.
- ANDRÉS SARASA, J.L. (1999): «La iniciativa comunitaria URBAN en el casco histórico de Cartagena». *I congreso Internacional «Las ciudades Históricas»*. Patrimonio y Sociabilidad. Universidad de Córdoba.
- ANDRÉS SARASA, J.L. (2001): *Urbanisme et croissance: le cas de Murcie*. Ed. PUBLISUD. Paris.
- ANDRÉS SARASA, J.L. (2002): *La Universidad ante la rehabilitación de las ciudades históricas*. Universidad de Murcia. Murcia.
- ANDRÉS SARASA, J.L. (2002): «Caracterización de la dinámica urbana en la Región de Murcia durante la segunda mitad del siglo XX». *Estudios de Patrimonio y Urbanismo de la Región de Murcia*. Eds. Frey, A.V. y Borrega, R. A. Murcia. Pp. 55-78.
- ANDRÉS SARASA, J.L. (2004): «Innover l'image de la ville historique comme stratégie pour le développement soutenable. Lorca atelier du temps». *VII Séminaire International. Conférence Permanente des villes Historiques de la Méditerranée*. Lorca.
- ANDRÉS SARASA, J.L. (2006): *Conocimientos contextuales y actividades tradicionales. Las Tierras Altas de Lorca*. Excmo. Ayuntamiento de Lorca. Lorca.
- ARANDA GALLEGU, J. (1991): *La economía de Lorca. Situación y perspectivas*. Lorca.
- ASCHER, F. (1995): *Métapolis ou l'avenir des villes*. Odile Jacob. Paris.
- BAILLY, A.S. (1979): *La percepción del espacio urbano*. Col. Nuevo Urbanismo. Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid.
- BASTIE, J. et DEZERT, B. (1991): *La ville*. Masson. Paris.
- BEAUCHARD, J. (2000): *La Bataille du territoire: mutation spatiale et aménagement du territoire*. L' Harmattan. Paris.
- BERTRAND, M.J. (1987): *Casa, Barrio, Ciudad*. Ed. Gustavo Gili. Barcelona.
- BENÉVOLO, L. (1993). *La Ville dans l'histoire européenne*. Seuil. Paris.
- BOUINOY, J., BERMILS, B. (1995): *La gestion stratégique des villes. Entre compétition & coopération*. Armand Colin. Paris.
- BRUN, J., RHEIN, C. (1994): *La Ségregation dans la ville*. L'Harmattan. Paris.
- CALVINO, I., (2002): *Las ciudades invisibles*. Siruela. Biblioteca Calvino. Madrid.
- CHALINE, C., (1989): *Urbanisme et développement*. SEDES. Paris.
- CHALINE, C., DUBOIS MAURY, J. (1994): *La Ville et ses dangers – Prévention et gestion des risques naturels, sociaux et technologiques*. Masson. Paris.
- CONFERENCE PERMANENTE DES VILLES HISTORIQUES DE LA MEDITERRANEE (2004): *Acteurs locaux et patrimoine immatériel: le rôle des Villes historiques de la Méditerranée*. ISPROM-PUBLISUD. Paris.

- COURSON, B. (1003): *Le Projet de ville – Essai pratique*. Syros. Paris.
- DUBET, F. Et. Al. (1994): *Universités et villes*. L'Harmattan. Colección villes et entreprises. Paris.
- FRIEDMANN, J. y WEAVER, C. (1981): *Territorio y función*. Col. Nuevo Urbanismo. Instituto de Estudios de Administración Local. Madrid.
- GARCIA MARCHANTE, J.S. y TROITIÑO VINUESA, M.A. (coord.) (1998): *Vivir las ciudades históricas. Recuperación integrada y dinámica funcional*. Colección Estudios. Ediciones de la Universidad de Castilla-La Mancha. Cuenca.
- HALL, P. (1996): *Ciudades del mañana*. Ediciones del Serval. Barcelona.
- JIMÉNEZ ALCÁZAR, J.F. (1994): *Lorca: ciudad y término (ss. XIII-XVI)*. Academia Alfonso X El Sabio. Murcia.
- JIMÉNEZ ALCÁZAR, J.F. (Coord.) (1999): *Lorca histórica. Historia, Arte y Literatura*. Ayuntamiento de Lorca. Lorca.
- JIMÉNEZ ALCÁZAR, J.F. (coor.). (2003): *Lorca: Taller del Tiempo*. Ayuntamiento de Lorca. Consejería de Turismo y Ordenación del Territorio. Cámara de Lorca. FEDER. Lorca.
- LEVY, J.P. (1987): *Centres villes en mutation*. C.N.R.S. Paris.
- MAICHE, B. (2003): *Décision politique et mutation urbaine, le cas de Mila*. Thèse de Magister en urbanisme. Constantine.
- MARC, W. (1999): *La Transition urbaine ou le pasaje de la ville pedestre à la ville motorisée*. Mardaga. Liège.
- MOLINA MOLINA, A.L. (1992): *Urbanismo Medieval*. Universidad de Murcia.
- O.C.D.E. (1994): *Des villes pour le 21e siècle*. Paris.
- PAQUOT, T.; LUSSAULT, M.; BODY-GENDROT, S. (2000): *La ville et l'urbain. L'état des savoirs*. Editions la Découverte. Paris.
- POLÉSE, M. et SHEARMUR, R. (2005): *Economie urbaine et regionjale*. ECONOMICA. Paris.
- POZO MARTÍNEZ, I. (1999): «El desarrollo urbano de Caravaca: los barrios y el callejero (ss. XIII-XIX)». *MURGETANA*. N° 101. Revista de la Academia Alfonso X El Sabio. Murcia.
- PIERRE, V. (1996): *Mondialisation, villes et territoires*. PUF. Paris.
- PROST, A. (1992): *Éducation, société et politiques*. Seuil. Paris.
- PUMAIN, D. (1982): *La dynamique des villes*. ECONOMICA. Paris.
- III SEMINARIO INTERNACIONAL DE LA CONFERENCIA PERMANENTE DE CIUDADES HISTÓRICAS DEL MEDITERRÁNEO (1999). *La ciudad elemento de identidad y factor de desarrollo del Mediterráneo: historia y perspectivas*. Excm. Ajuntament de Xàtiva. Valencia.
- SOEUR, J.P. (1999): *Changer la ville. Pour une nouvelle urbanité*. Odile Jacob. Paris.
- TRIBILLON, J.F. (1991): *L'Urbanisme*. La Decouvert. Paris.

IMÁGENES DE LA CIUDAD DE LORCA

- * Fotos pertenecientes a la Concejalía de Turismo de Lorca
- ** Fotos pertenecientes a Lorca Taller del Tiempo



Calle La Corredera*



Calle La Cava*



Centro Histórico de Lorca*



Fachada Museo Arqueológico*



Cultura Argárica*



Ermita Virgen de Las Huertas*



Excolegiata de San Patricio*



Excolegiata de San Patricio*



Excolegiata de San Patricio**



Fachada Palacio de Guevara**



Interior Palacio de Guevara*



Interior Palacio de Guevara**



Plaza de España. Ayuntamiento*



Fachada de Santo Domingo*



Torre Alfonsina*



Torre Alfonsina*



Castillo**



Escudo de la Familia de Alcaraz**



Barrio de San Cristóbal



El Barrio por excelencia