

IMPACTOS CREADOS POR LA ACTIVIDAD INDUSTRIAL EN EL PAISAJE URBANO DE LORCA. SITUACIÓN ACTUAL Y ACTUACIONES DE RECUPERACIÓN

Joaquín David Romera Franco

Universidad de Murcia

RESUMEN

Problemas que plantea la desaparición de la industria intercalada en la trama urbana de la ciudad de Lorca. Localización de los sectores afectados por estos procesos, caracterización de distintas evoluciones, y políticas de recuperación y transformación urbanística aplicadas.

Palabras clave: Edificios industriales abandonados, sectores urbanos degradados, políticas de recuperación urbana. Lorca (Murcia).

RÉSUMÉ

Les problèmes qui énoncent la disparition de l'industrie intercalée dans la trame urbaine dans de la cité de Lorca. Localisation des secteurs affectés par ces processus, caractérisation des différentes évolutions et des politiques de récupération et la transformation urbanistique appliquée.

Mots clés: Edifices industriels abandonnés, secteurs urbains dégradés, politiques de récupération urbaine. Lorca (Murcia).

Fecha de recepción: 27 de mayo de 2002. Fecha de aceptación: 19 de junio de 2002.

Las actividades industriales, en sus más diversas tipologías, han estado tradicionalmente muy condicionadas y vinculadas a los centros urbanos como escenario del devenir diario de las tareas y funciones fabriles. Aún quedan en nuestra Región resquicios, que han soportado los alardes de la modernidad, de antiguos barrios industriales que muestran su peculiar paisaje urbano como testigos inertes de etapas de gran esplendor económico: caso del barrio de San Cristóbal en Lorca, o del Carmen en Murcia. Las necesidades de entonces —y con esto me remito hasta hace 30 ó 40 años— son diferentes a las que rigen en la actualidad; ya que las exigencias de tipo económico, social y ambiental se han transformado merced a los nuevos tiempos. Ello, como es bien sabido, ha influido en la deslocalización espacial de la industria, la cual se ha trasladado a las afueras de la ciudad, a su área periurbana, abandonando así la trama urbana y adquiriendo esta otra funcionalidad.

En el caso de la ciudad de Lorca, es este un aspecto de especial interés, ya que ciertos sectores urbanos periféricos, tradicionalmente artesano-industriales, alcanzaron gran actividad fabril hasta bien entrada la década de los 70, la cual se muestra hoy en pronunciada decadencia y está siendo reemplazada por otras actividades económicas de mayor raigambre urbana como las actividades comerciales y de servicios. El impacto que manifiesta hoy el sector industrial en el paisaje urbano de Lorca, aunque no es despreciable, tampoco puede calificarse como de gran intensidad; ya que éste siempre ha mantenido un papel secundario en la economía del municipio, pues el censo de 1991 muestra como sólo el 20 por ciento de los activos lorquinos —algo más de 4.000 personas— se adscriben a este sector económico. Papel secundario que cumplió la actividad industrial antaño a favor del sector agrario y hoy en beneficio del inexorable proceso de *terciarización* económica que está desarrollando la ciudad con la consecuente transformación urbana que la capital del Guadalentín está sufriendo.

Asimismo, el hecho de que en la actualidad no exista, salvo en contadas excepciones, ninguna empresa fabril de grandes dimensiones en el entramado urbano al haberse trasladado a los polígonos y áreas industriales del extrarradio de la ciudad —como ocurrió en su día con las industrias del curtido existentes en las calles del barrio de San Cristóbal—; y a la inexistencia de una industria pesada relevante que cree un gran impacto visual y medio ambiental a gran escala y digno de estudios especializados, son posiblemente las causas que explican la ausencia de estudios sobre la cuestión que aquí se aborda, la cual sin embargo no carece de interés y trascendencia.

CONSIDERACIONES GENERALES

El marco espacial de estudio se corresponde con el casco urbano de Lorca, no teniendo en cuenta las agrupaciones industriales que han aparecido de manera anárquica e improvisada en las principales vías de comunicación que se adentran en la ciudad: caso de las áreas industriales de Serrata en la carretera de Caravaca, el eje periurbano de la carretera de Águilas o el área en fase de ordenación de Los Peñones en la carretera de Granada, más allá del barrio de San Antonio; consecuencia clara de la ausencia de planeamiento industrial que ha existido en el municipio hasta 1982, año en que aparece el polígono industrial de Saperlorca como primer emplazamiento planificado, ordenado y ofertante de servicios

para las industrias de la comarca. Esta situación ha provocado que la industria se haya ubicado «a su libre albedrío» en el municipio y en extensión, a toda la comarca lorquina del Guadalentín. (Romero Hernández, M^a J. e Ibáñez Vilches, J. A.; 1988).

Dentro de las aproximadamente 421 hectáreas (PGMO, 2002-2010) que ocupa la superficie edificada de la ciudad de Lorca, aparecen aún empresas industriales que desempeñan sus funciones en el entramado urbano, las cuales generalmente, suelen ser instalaciones de pequeño tamaño que raramente sobrepasan los 200-400 metros cuadrados y con una actividad dedicada casi exclusivamente a satisfacer las necesidades del habitante urbano (Gómez Fayrén, J.; 1982). Son, por tanto, empresas muy ligadas al consumo rápido y directo, necesitadas de contar con un volumen de población potencial importante y próximo; así como gozar de una relación inmediata con los centros de consumo por medio de un sistema de transportes eficaz. Ello explica la necesidad que tienen estas empresas, en su mayoría de carácter marcadamente tradicional y que no sobrepasan los 5 empleados, de instalar sus *factorías* en el interior de la ciudad.

La distribución espacial de las empresas industriales en el interior del casco urbano de Lorca presenta una notable concentración en los ejes urbanos que tradicionalmente han actuado como travesías, tanto de la antigua N-340 (Murcia-Almería) como de la C-3211 (Águilas-Caravaca), y especialmente en los sectores urbanos periféricos donde las empresas aumentan en número y alcanzan mayores dimensiones. Así ocurre en los barrios de San Cristóbal, Los Ángeles, Apolonia, Santa Quiteria y La Viña; aprovechando la fácil conexión con las principales vías de comunicación. Por el contrario, en los sectores centrales y pericentrales de la ciudad, la presencia es más reducida y limitada —Centro Histórico y barrio de San José— por la presión urbanística que hoy sufren estas zonas en proceso de renovación urbana (véase figura 1):

En principio, el impacto visual que ocasionan estas instalaciones en la malla urbana es relativamente bajo, por los factores que al principio de este comentario ya se han referido; de tal manera que muchos, y en particular los ubicados en el Casco Antiguo de la ciudad, mantienen un impacto mínimo o nulo —talleres, carpinterías, tintorerías, imprentas,...— como si de establecimientos terciarios se tratara. El problema se manifiesta sin embargo, con claridad, en el aspecto deplorable, de dejadez y abandono que estas factorías provocan cuando dejan de ejercer su función. La aparición de estos núcleos de degradación urbana es el problema que las distintas administraciones, a través de políticas de intraurbanización y renovación de este paisaje urbano-industrial, deben de minimizar y controlar.

En general, estos antiguos y a veces recientes centros de actividad y trabajo, son testigos mudos de la renovación urbana que está sufriendo el casco urbano lorquino; de tal suerte que o bien están en proceso de desaparición como consecuencia de la recalificación urbanística que sufren los terrenos donde se enclavan por la presión urbana existente en ciertas zonas —antiguas factorías ubicadas en La Quinta en el barrio de San José, mismo caso para las halladas junto al río Guadalentín—; o bien sus instalaciones se transforman para acoger otras actividades económicas —el ejemplo de varias naves industriales reutilizadas y adaptadas a grandes centros terciarios en el barrio de La Viña o en la carretera de Granada—. En el caso de las empresas industriales que hoy se encuentran en activo en el interior del casco urbano, siguen ejerciendo su actividad y por tanto, su eliminación es más prolongada en el tiempo.

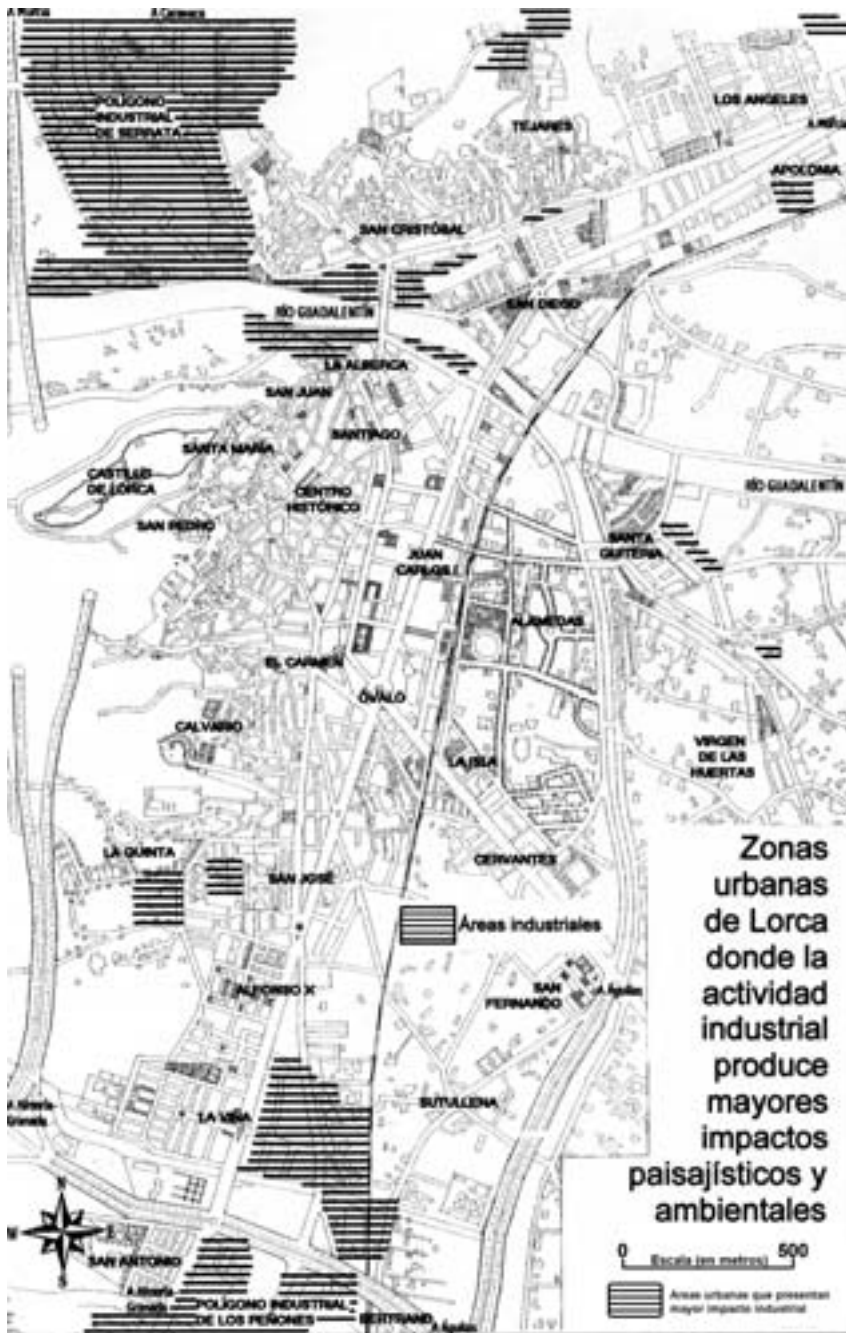


FIGURA 1. Localización de los sectores urbanos de la ciudad que sufren los impactos de la actividad industrial.

BARRIOS DE SAN CRISTÓBAL Y SAN DIEGO

El barrio de San Cristóbal, históricamente, ha sido el barrio industrial por excelencia de la ciudad desde que fuera allá en el medioevo un arrabal mozárabe separado de la ciudad amurallada por el cauce del río Guadalentín, al cual le debe buena parte de su morfología y funcionalidad urbana como gran centro fabril y artesano. Allí, alfareros, anteros, hojalateros, guarnicioneros, tallistas, talabarteros, latigueros, etc. convivieron con fábricas de curtidos, de lanas, alpargatas, de harinas, de embutidos, y de caramelos y chocolates hasta mediados del siglo xx (Martínez Lario, A. y Jódar Martínez, J.; 1996). Sin duda, la presencia industrial más importante de este barrio en los últimos ciento cincuenta años, han sido las industrias del sector del curtido, de hecho, si en 1890, el número de factorías ascendía a siete, en 1944 eran ya nueve en las principales vías urbanas en torno al Guadalentín (Segura Artero, P. e Ibáñez Vilches, J. A.; 1990). Esto contribuyó decisivamente a dar a este barrio lorquino un aspecto populoso y peculiar que vivía por y para su industria. Tal era su idiosincrasia con respecto al resto de la ciudad, que incluso se ha llegado a hablar de la existencia de dos modelos de vida distintos (Gil Olcina, A.; 1968). El barrio de San Diego, que se puede considerar como el ensanche moderno de San Cristóbal, en cambio, ha perdido íntegramente los pocos resquicios industriales que quedaban, fruto del crecimiento y la presión edificatoria que sufre este barrio nacido en los años 70.

Este tradicional papel que el barrio de San Cristóbal ha ido cumpliendo con el paso de los decenios y que le ha conferido ese aspecto distintivo del resto de la ciudad, se puede decir que *ha pasado factura*; de tal suerte que con la pérdida lógica de su funcionalidad —al ser otras las necesidades del sector industrial en la actualidad— como centro fabril y artesano, muchas empresas han cesado aquí su actividad y se han trasladado a la periferia urbana. Esto trae consigo el abandono y la degradación consecuente de sus instalaciones y su impacto en el paisaje urbano. Las empresas industriales que aún se localizan en la trama del barrio, dan cierta actividad a la zona donde se ubican; amortiguando el ambiente lúgubre y siniestro que presentan estas áreas de aspecto deprimido, siendo la calle San Fernando —paralela al cauce del Guadalentín— un magnífico ejemplo donde varias empresas en activo dan vida a una calle «muerta» donde priman las ruinas de antiguas factorías. Así se muestra en la figura 2.

Asimismo, en el barrio de San Cristóbal es posible encontrar y diferenciar tres áreas donde los establecimientos industriales se intercalan con los sectores urbanos residenciales: En primer lugar, y este es el sector donde la presencia industrial es más reducida, cabe destacar *la parte alta de San Cristóbal* (área 1 de la figura 2) —desde las calles Mayor, Eulogio Periago y Ortega Melgares hacia los populares y míseros «cabezos»: Piñero, Casas Blancas, Calvario Viejo, de La Palma, Marines,...— donde la irregularidad topográfica debido al asentamiento de estos sectores en las estribaciones de la Sierra de Tercia como defensa ante las avenidas del Guadalentín, ha impedido la instalación de factorías de gran importancia; de manera que hoy subsisten algunos talleres artesanales que ocupan los bajos de las viviendas y algún establecimiento de grandes dimensiones como es el caso de varias carpinterías y algún almacén de cristales y materiales de la construcción. Su impacto visual es muy reducido al integrarse en el modesto caserío caótico e irregular.



FIGURA 2. Distribución e impacto de la actividad industrial en el barrio de San Cristóbal y en la zona de La Alberca.

En segundo lugar, el *corredor urbano-industrial de la Carretera de Caravaca* (área 2 de la figura 2) que desde el polígono industrial de Serrata discurre entorno a esta vía para adentrarse en el seno del barrio de San Cristóbal desde la autovía del Mediterráneo. En este caso, la presencia industrial es muy importante ya que las naves industriales —de mediano e incluso gran tamaño— se suceden a ambos lados de la C-3211, sin solución de continuidad. Aquí, las empresas son de pequeñas y medianas dimensiones y generalmente suelen tener entre 5 y 10 trabajadores. Los sectores industriales representados son muy variados, desde talleres mecánicos e industriales hasta empresas dedicadas al ramo de la alimentación, pasando por cristalerías, carpinterías metálicas, de chapa y pintura, materiales de la construcción y alguna industria química. En este caso, la situación de abandono que podemos encontrar en otros lugares de actividad industrial en el interior del barrio de San Cristóbal, aquí no aparece y todas las instalaciones están siendo utilizadas a plena actividad. La razón está justificada. Son de creación reciente, están adaptadas a las necesidades actuales, cuentan con un mercado potencial abundante y próximo y se benefician de la cercanía de una buena red de comunicaciones. No hay que olvidar que junto a estas naves fabriles, aparecen algunos establecimientos terciarios a la entrada del barrio, como concesionarios de vehículos de automoción y otras empresas necesitadas de escaparate que, en muchas ocasiones, compaginan esa actividad con otras auxiliares —talleres de reparación, por ejemplo—. Igualmente, la actividad edificatoria en la zona está animando la renovación urbana de viejas instalaciones industriales. Tal es el caso de la antigua «Cerámica Torres», localizada en la carretera de Caravaca entrando a San Cristóbal, cuyas instalaciones han sido demolidas para la erección de una urbanización de dúplex con jardín y cuya chimenea central, que servirá de eje a la misma, será conservada para la posteridad; eliminando así un elemento que hasta hace unos meses era muy distorsionador dentro del ya paisaje urbano modesto de la parte alta del barrio.

Respecto a las tareas de renovación en este sector urbano-industrial, el nuevo Plan General Municipal de Ordenación de Lorca (PGMO, 2002-2010) contempla la total desaparición de esta área industrial desde el mismo barrio de San Cristóbal hasta la Autovía del Mediterráneo en un tramo de unos mil metros. Esta zona se transformará en una gran área residencial y comercial que se articulará en torno a una gran avenida de 50 metros de ancho que discurrirá sobre la actual carretera de Caravaca. Este nuevo sector residencial quedará emplazado entre el actual barrio de San Cristóbal y el eje natural de la rambla Salada, con amplias zonas verdes y suelo reservado para equipamientos, con mezcla de tipología urbana y descenso de alturas —desde las siete en la avenida central hasta las tres de la periferia—. Más allá y pasada la autovía del Mediterráneo en dirección a Caravaca, se mantiene la tolerancia industrial existente hoy para la ubicación al pie de la C-3.211 de industria ligera y empresas terciarias de escaparate de gran tamaño, pretendiendo así sacar la industria del tejido urbano al exterior a medio plazo.

En otro orden de cosas, la *alineación montañosa de Serrata*, ubicada junto a la C-3.211 en dirección de Caravaca, desde mediados del S. XIX y hasta la década de los 60, fue escenario de una importante e intensa actividad extractora de azufre de gran pureza y calidad que dio lugar a una dinámica minera muy importante, especialmente entre 1860 y 1880. A partir de 1960, las minas comienzan a abandonarse por su falta de rentabilidad

frente a otras áreas extractivas más competitivas, y el paisaje de la zona, —ya de por sí desértico e inerte—; inicia un proceso de degradación que incluye elementos capaces de atentar contra la seguridad de los vecinos del entorno. Por ello y con el objetivo de eliminar este problema, el Ayuntamiento de Lorca, hacia 1999, manda a una empresa especializada la cuantificación y catalogación de los pozos mineros existentes en Serrata. Tras los trabajos pertinentes, se localizaron 96 pozos, de los cuales 49 eran meramente mineros y el resto, 47 eran de ventilación más 145 galerías subterráneas de extracción. El estudio también especifica el que algunas de estas galerías estaban semienterradas o cubiertas por vegetación, lo que motivaba la peligrosidad de las mismas por su nula visibilidad. Con respecto a los pozos, 38 estaban enterrados, 3 rellenos de escombros, 8 disponían de muro protector y los dos restantes, presentaban agua en su interior. El conjunto, considerado de especial protección, pertenece al Patrimonio Minero Nacional; presenta sedimentos evaporíticos de gran interés, de manera que el consistorio lorquino está dotando de protección a todos los pozos para evitar accidentes.

La tercera zona industrial existente en el barrio de San Cristóbal se corresponde con el sector urbano comprendido entre el parque y ermita de La Peñica y el colegio público «Sagrado Corazón de Jesús» en el barrio de San Diego, tomando como eje la *calle San Fernando y adyacentes* (área 3 de la figura 2), paralela al cauce del río en el tramo de unos 500 metros. Aquí se muestra un paisaje urbano-industrial en un grado extremo de dejadez, suciedad y marginalidad ante el predominio de naves y talleres industriales que han dejado de estar en activo y se encuentran en avanzado estado de abandono y ruina. El cortejo de antiguas instalaciones industriales, que afean extraordinariamente el paisaje urbano, está compuesto por antiguas fábricas de curtidos y molinos harineros, viejos talleres de alfarería y cerámica, antiguas empresas textiles y naves de almacenaje de todo tipo (figura 3). Al mismo tiempo, se mantienen hoy en funcionamiento algunas carpinterías, varias empresas metálicas, suministros y montaje de material eléctrico y accesorios, fabricación de muebles, empresas de fontanería, tapicería e incluso una chatarrería que apenas puede mantenerse en pie junto a varios almacenes.

Estas actividades todavía alientan la vida de un área urbana en crónico estado de olvido por parte de las distintas administraciones; pero no han podido evitar su despoblación y el abandono de multitud de viviendas que o están a medio derruir o están ocupadas por inmigrantes. En la calle Charco, aparecen de igual forma, antiguas empresas industriales de gran tamaño relacionadas con el sector del curtido a las que están asociadas muchas viviendas abandonadas, al igual que ocurre en la calle Ortega Melgares o Eulogio Periago aunque en menor medida, ya que los nuevos edificios sustituyen a antiguas instalaciones industriales.

Con respecto a la renovación urbana, la autoridad municipal, y con el fin de revitalizar estas áreas hoy desestructuradas y marginales, está poniendo en marcha una gran actuación urbana que puede suponer un radical cambio de imagen de la calle San Fernando y su entorno; y que tiene al cauce del Guadalentín como motor de saneamiento mediante su ajardinamiento, la creación de una vanguardista pasarela peatonal y un gran paseo-bulevar volado sobre el río con miradores que supondrá hacer de San Fernando una gran avenida. Se trata posiblemente de uno de los proyectos de mayor envergadura económica y social que actualmente están desarrollándose en el casco urbano de la ciudad.



FIGURA 3. Imagen de la calle San Fernando donde se aprecia la degradación que producen las activas y clausuradas instalaciones industriales.

En el vecino barrio de San Diego, hoy en plena fase de expansión urbana y en el que se han construido más de mil viviendas en los últimos años, la presencia industrial es ya inexistente pese al gran peso que tuvo en tiempos pasados. Las pocas almazaras, fábricas de curtidos, de harinas, confección y otras alimenticias que quedaban hasta hace un par de decenios en la avenida de las Fuerzas Armadas, Puente Gimeno o Caballón han desaparecido y han sido sustituidas por modernos bloques de viviendas.

Pero sin duda, la renovación urbana quizás de mayor importancia que ha experimentado la ciudad con la supresión de espacios industriales, es la unidad de actuación que se ha desarrollado entre la avenida de Europa y la línea del ferrocarril (Lorca-Murcia), sustituyendo las antiguas instalaciones de la vieja estación de ferrocarril Lorca-San Diego, creada en 1885 para dar cabida al tráfico de pasajeros y mercancías que cubrían la línea Lorca-Murcia y a partir de 1890 también la línea Lorca-Águilas y Baza, (Gris Martínez, J.; 2000) siendo clausurada y derribada parcialmente en 1989 tras el cierre de la línea Almericos-Baza. Esto trajo consigo el abandono de todas las infraestructuras de la estación: edificios de mercancías, guarda de trenes y locomotoras, talleres de reparación, oficinas, estaciones de viajeros y mercancías y los depósitos de combustible pertenecientes a la compañía CAMPSA; creando así un gran impacto paisajístico y ambiental. Es en el año 1996 cuando el Ayuntamiento de Lorca saca a subasta, tras arduas negociaciones con RENFE, los terrenos (15.850 m²) para recalificarlos en zona residencial y comercial por medio de la ordenanza 0.2-ensanche + ED, 0.3 bloque abierto a través de un Plan Especial de Reforma Interior (PERI) que llevaba consigo la expropiación de los terrenos. Esto supuso la creación de 160 nuevas viviendas, zonas ajardinadas y bajos comerciales entorno a la avenida de Europa, a lo que hay que unir otras actuaciones urbanísticas anexas con la erección de bloques para otro centenar de viviendas.

BARRIOS DE LOS ÁNGELES Y APOLONIA

Este espacio urbano, localizado en el sector periférico donde la ciudad de Lorca se alarga en dirección a Murcia, muestra un marcado carácter industrial, favorecido por su enclave como punto de entrada y salida de vehículos del casco urbano. Sin embargo, la apertura de la variante de la Autovía del Mediterráneo a su paso por el casco urbano en 1988, ha restado el papel de Lorca como «ciudad de paso o travesía» y con él, el equipamiento fabril de estas barriadas.

La condición de barrio periférico adosado a una de las principales vías de acceso a la ciudad lorquina (la N-340) propicia la existencia de numerosos talleres mecánicos de reparación de vehículos —como advertimos en la avenida de las Fuerzas Armadas— que suelen compartir dicha función con la de ser concesionario de automóviles. De hecho, el 21% de los establecimientos hallados en la barriada se dedican a estas funciones junto a otras derivadas de esta actividad (Ibáñez Vilches, J. A.; 1996). Asimismo, en Los Ángeles y Apolonia encontramos algunos establecimientos muy ligados al consumo urbano directo —caso de las tintorerías— u otras ya localizadas a las afueras del barrio, en la zona más cercana a la Sierra de Tercia, relacionadas con la fabricación de materiales de la construcción y su distribución o con el tratamiento de la madera, fabricación y distribución de muebles junto a pequeños talleres relacionados con el sector de la confección.

CASCO HISTÓRICO Y ZONA CENTRO

Los barrios que hoy conforman el Conjunto Histórico-Artístico de Lorca se corresponden con los nuevos ensanches que surgieron tras el derribo de las murallas de la ciudad medieval a partir del siglo XVI. Desde entonces y hasta hace unos pocos decenios, este centro constituía el centro comercial y artesano por excelencia de Lorca, donde los establecimientos comerciales compartían el espacio con los pequeños talleres industrio-artesanales que abastecían a la población de la extensa comarca lorquina: zapateros, ebanistas, herreros, tejeros, forrajeros, etc.; y que de una forma u otra constituían un elemento esencial del paisaje urbano de esta zona noble de la ciudad. Con el paso del tiempo y el cambio de tendencias, este centro pierde su vitalidad respecto a los nuevos ensanches urbanos y la actividad comercial e industrio-artesanal desaparece de multitud de calles que ya no hacen honor a su nombre —caso de la calle Zapatería, de Los Tintes, Horno de las Monjas,...—, con la ausencia de vida urbana y la degradación de los inmuebles que antaño encerraban talleres industriales de carácter artesanal.

En la zona más regular y funcional del Casco Antiguo de Lorca —desde las calles Cava, Selgas y Plaza de España hacia Santo Domingo y Lope Gisbert—, la actividad económica sigue manteniendo su tradicional vitalidad en torno a dos ejes, las calles Corredera y Álamo junto a la Plaza de Abastos. En este sector urbano, los locales industriales, son pequeño tamaño, de carácter marcadamente familiar, ligados al consumo frecuente y con un impacto prácticamente nulo en el lugar donde se ubican, de tal suerte que se comportan como establecimientos terciarios, ocupando los bajos de las viejas y antiguas casonas de este entorno privilegiado de Lorca, con la incomodidad que esto comporta: falta de apar-

camiento, de movilidad espacial, predominio de población envejecida, la presión turística, las limitaciones impuestas por el Plan Especial de Protección y Rehabilitación Integral del Casco Antiguo (PEPRI), etc. La desaparición de estos establecimientos desencadena procesos de degradación si el espacio ocupado por los mismos no es reemplazado por otras actividades, como se manifiesta en las calles Rubira, Leonés o Núñez de Arce faltas de inversiones públicas y privadas.

Las actividades artesano-industriales que en este espacio mantienen su presencia son similares a las comentadas en los sectores urbanos anteriores y de consumo directo, con la particularidad de la existencia de un nutrido número de artesanos que desarrollan sus labores de forma particular y que en su mayoría son jubilados que mantienen una actividad reducida. Las mayores empresas industriales localizadas en el Casco Antiguo de Lorca, se corresponde con los sectores de textil y confección, ya que aún es posible encontrar algunas fábricas de las más importantes de la ciudad, anexas a sus respectivos establecimientos comerciales: en la calle Pío XII —«Almacenes Bertrand»—; otras dos en las calles Corredera y Selgas —«Galerías Montoya»— y otra en la calle Redón en el barrio del Carmen —«Confecciones Moya»—. Éstas no se alojan en grandes naves industriales, sino en grandes edificios en altura y en casonas antiguas aprovechando sus mayores dimensiones, lo cual mitiga el impacto visual; frente a multitud de pequeños talleres de confección y modistería que se reparten por las calles del centro histórico lorquino.

El sector de La Alberca, en la margen derecha del Guadalentín a la altura del Convento de La Merced y junto a la carretera de La Parroquia, se localiza otra área muy similar a la que encontrábamos en la calle San Fernando de San Cristóbal, con la cual se enfrenta (figura 1). Se nos ofrece un panorama urbano-industrial degradado y marginal, de manera que las calles Pozos, de las Minas, Puerta de San Ginés y Gigante ofrecen un aspecto lúgubre. Aquí, la mayoría de las naves y talleres están cerrados —de los cuales asoman chimeneas, extractores y enormes puertas de entrada—, en muy mal estado y sólo pervive algún taller mecánico, chatarrería o almacén. La inundación que sufrió la ciudad el 14 de octubre de 1973, supuso en este sector el inicio de una decadencia urbana que se prolongará hasta nuestros días. Fábricas de curtidos, empresas textiles, de somieres, posadas y numerosas viviendas halladas junto a la ribera del río quedaron inutilizadas entre las calles Pozos y Rambla. Con el proyecto «Lorca, Taller del Tiempo», se pretende restaurar el Convento de La Merced como centro de visitantes y su entorno, muy cercano a esta zona deteriorada, lo cual puede actuar como aliciente para la regeneración y recuperación de este espacio urbano por parte de la iniciativa privada.

En la zona central de la ciudad y tomando como eje principal, la Avenida de Juan Carlos I y calles adyacentes, comprobamos como los establecimientos industriales han desaparecido por completo para dar paso a grandes edificios y zonas comerciales, aunque alguna nave industrial con los días contados queda en la calle del Donante de Sangre, esquina a Musso Valiente. En algunos lugares, estas naves fabriles han sido reutilizadas para acoger a actividades de carácter terciario o administrativo, como es el caso de las existentes en la alameda de Menchirón, pertenecientes a la «Fundación Poncemar» que tras cumplir diversas funciones en el pasado: fábrica de electricidad, fabricación de materiales de la construcción, entre otras; acogen hoy la Plaza de Abastos Central, las oficinas

e instalaciones de la «Casa de los Oficios» de formación profesional y las Oficinas Municipales de Empleo; conservándose en el centro la chimenea de ladrillo, que coronaba este complejo industrial, reconvertido en centro administrativo, con lo cual se ha recuperado un espacio inutilizado durante años, para servicio del ciudadano (figura 4):



FIGURA 4. Instalaciones de la 'Fundación Poncemar', en la Alameda de Menchirón, ejemplo de antiguo centro industrial y reconvertido hoy en centro administrativo y terciario.

BARRIO DE SAN JOSÉ

La presencia industrial en este barrio lorquino, de carácter pericentral, se ha ido reduciendo notablemente con el paso del tiempo según ha ido aumentando la presión urbanística en las zonas más modernas y de nueva creación. Aquel barrio de aspecto rural, periférico, modesto y repleto de gentes humildes de profesión obrera y artesana; hoy se ha convertido en una de las zonas urbanas de mayor pujanza social y económica.

En San José, predominan ante todo pequeños establecimientos artesanales relacionados con la actividad alimenticia, talleres mecánicos y empresas afines y agencias de transporte en sus principales vías —calle Bartolomé Pérez Casas o la avenida de Jerónimo Santa Fe— junto a algunas empresas de confección a pequeña escala. Pero es en la

parte del barrio más cercana a la autovía del Mediterráneo, en la zona de «La Quinta», donde se advierte el abandono de viejas factorías que se han marchado a los polígonos industriales del municipio, como es el caso de la empresa «Cárnicas del Sudeste» en la calle Eras de San José, que se encuentra muy deteriorada, a la espera de una recalificación urbana para ser pasto de nuevas urbanizaciones de dúplex adosados, la tipología que allí predomina.

Junto al actual Campo Municipal de San José se haya otra factoría de similares características, en ruina, la cual también está llamada a expirar por una actuación urbanística que conlleva también el traslado del actual campo de fútbol a la periferia y cuyo espacio recuperado será destinado a la creación de una zona residencial de 17.000 m² que acogerá a 200 viviendas, un polideportivo para el barrio y una gran zona verde y de ocio.

BARRIO DE LA VIÑA

Este barrio, uno de los más recientes de la ciudad, se localiza en uno de los extremos del casco urbano en su caminar hacia la vecina localidad de Puerto Lumbreras. Esta situación periférica ha favorecido que desde incluso antes de su nacimiento en los años 70 y 80, esta zona ya acogiera una presencia industrial reseñable. El primer intento de ordenación industrial en este espacio, entorno a la carretera de Granada, fue el Plan de Ensanche y Urbanización de 1949 que nunca llegó a entrar en vigor. Con la aprobación del Plan General de Ordenación Urbana de 1967, se cataloga a la misma como «Zona de Tolerancia Industrial». En consecuencia, la construcción de naves industriales e instalaciones auxiliares, se incrementa sustancialmente desde el barrio Alfonso X y las «Casas Baratas» hasta la subestación eléctrica de Iberdrola entre La Viña y San Antonio. Posteriormente, con el nuevo Plan General de 1987, el actual polígono industrial de Los Peñones se desarrolla vertiginosamente y las industrias ubicadas en La Viña entran en competencia con las áreas residenciales que no tardarán mucho tiempo en expulsarlas de allí. En la actualidad, fruto de la posición periférica del barrio como lugar de entrada y salida de vehículos a la ciudad, se mantiene una zona industrial enclavada entre la Carretera de Granada —principal vía urbana de La Viña— y el Camino Viejo del Puerto; es decir, alrededor del 40 por ciento de la superficie de la barriada. La tolerancia industrial dada a esta área en los sucesivos planes de ordenación ha hecho plasmar aquí un peculiar paisaje urbano-industrial (véase figura 5).

Las naves aquí implantadas suelen de ser de pequeño y mediano tamaño en su mayor parte, aunque hay algunas que llegan a superar los 800 metros cuadrados (Ibáñez Vilches, J. A.; 1999) las cuales se encuentran en funcionamiento y su impacto espacial no es excesivamente destacado. La diversidad fabril de La Viña está plasmada en la existencia de un gran número de talleres mecánicos e industriales, panificadoras, empresas de alimentación y almacenaje, distribuidoras de frutas y derivados, algunas empresas textiles y de la confección, fábricas metálicas y tapicerías junto a la distribución de materiales de la construcción. Este sector urbano cuenta también con una importante dotación comercial con establecimientos especializados de grandes dimensiones tanto en la Carretera de Granada como en el Camino Viejo del Puerto: concesionarios, empresas del mueble, mobiliario para el hogar, etc. (figura 6).



FIGURA 5. Localización e impacto de la actividad industrial en el barrio de La Viña.



FIGURA 6. La condición de La Viña como barrio periférico ha desencadenado el asentamiento de pequeñas empresas industriales que satisfacen las necesidades del habitante urbano.

La renovación urbana que se ha producido en este popular barrio lorquino en los últimos años y un ejemplo es la Carretera de Granada que ha pasado de ser un corredor industrial hasta los años 80, a una vía bien urbanizada donde las naves industriales han desaparecido y han sido sustituidas por modernas edificaciones para viviendas, aún cuando subsisten algunas instalaciones que han sido reutilizadas para acoger grandes establecimientos comerciales especializados, modelo muy implantado en el contiguo polígono de Los Peñones.

Por último, el nuevo Plan General Municipal de Ordenación, cataloga al barrio de La Viña en casi toda su integridad como «Área de Tolerancia Industrial» de baja densidad donde se podrá implantar sólo «industria ligera, *nido* y general no contaminante», con unas limitaciones muy estrictas y con el objeto de servir a las necesidades la población urbana.

Por último, el *barrio de Santa Quiteria*, ya en el extrarradio, posee algunas empresas de pequeño tamaño relacionadas con el sector alimentario, alimentación animal y tratantes de la madera en torno a las calles Horno y Santa Quiteria en las inmediaciones del Recinto Ferial.

CONCLUSIONES

La actividad industrial y su impronta en el interior del casco urbano de Lorca con el paso del tiempo y el cambio de tendencias económicas, sociales y productivas; se ha reducido notablemente, si bien aún existen ciertas áreas en los barrios limítrofes de la ciudad que por su condición periférica han mantenido hasta el momento actual cierta funcionalidad urbano-industrial, con establecimientos de reducidas dimensiones muy ligados al consumo directo.

El impacto que estas instalaciones ocasionan en el paisaje urbano de Lorca es mitigado en el caso de aquellas que están en funcionamiento, agudizándose cuando éstas son abandonadas, llegando incluso a desplazar a la población residente.

La puesta en marcha de numerosos proyectos urbanísticos en el interior de la ciudad para incentivar la renovación de estos espacios degradados, supone una esperanza para la recuperación de áreas urbano-industriales muy degradadas, y de este modo, mejorar la calidad de vida de los lorquinos y la imagen estética de un escenario vivo, dinámico y cotidiano: el medio urbano.

BIBLIOGRAFÍA

- AYUNTAMIENTO DE LORCA (2001): *Plan General Municipal de Ordenación de Lorca (2002-2010)*, 14 tomos.
- CAPEL SÁEZ, H. (1968): *Lorca, capital subregional*, Lorca, Cámara Oficial de Comercio e Industria de Lorca, 260 pp.
- COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA (1991): *Estudio del suelo industrial en la Región de Murcia. Comarca del Alto Guadalentín*, 39 pp.
- GIL OLCINA, A. (1968-1969): «La ciudad de Lorca. Notas de geografía urbana», *Papeles de Geografía*, nº 1, pp. 79-110.
- GÓMEZ FAYRÉN, J. (1973-1974): «Localización industrial en la Región de Murcia», *Papeles de Geografía*, nº 5, pp. 51-86.
- GÓMEZ FAYRÉN, J. (1984): «Tipos de emplazamientos industriales en la Región de Murcia», *Papeles de Geografía*, nº 9, pp. 113-144.
- GÓMEZ FAYRÉN, J. y BEL ABELL, C. (1988): «El suelo industrial en la Región de Murcia: Tipología derivada de su promoción», en RODRÍGUEZ MARTÍNEZ-CONDE, R. y VILLARINO PÉREZ, M.: *Actas de la II reunión de geografía industrial*, Santiago de Compostela, Asociación de Geógrafos Españoles, pp. 393-402.
- GRIS MARTÍNEZ, J. (1985): «Análisis de los sectores productivos», en *Lorca*, Lorca, Cámara de Comercio e Industria de Lorca, pp. 169-211.
- GRIS MARTÍNEZ, J. (2000): *The Great Southern of Spain Railway Company Limited, 1887-1936. Ferrocarriles de Lorca a Baza y Águilas*, Águilas, Asociación Cultural Amigos del Ferrocarril «El Labradorcico de Águilas», 425 pp.
- IBÁÑEZ VILCHES, J. A. (1999): «La Lorca actual (1984-1999)», en *Lorca*, Cámara Oficial de Comercio e Industria de Lorca. 2ª edición, pp. 212-232.
- MARTÍNEZ LARIO, A. y JÓDAR MARTÍNEZ, J. (1996): *Procesión del Silencio. Notas del barrio de San Cristóbal*, Lorca, Archicofradía del Stmo. Cristo de la Sangre, Paso Encarnado.
- MÉNDEZ, R. (1995): «Los espacios industriales» en PUYOL, R.; ESTEBANEZ, J y MÉNDEZ, R. *Geografía humana*. 3ª edición, Madrid, Cátedra, pp. 587-701.
- PÉREZ PICAZO, Mª. T. (1990): «La economía agraria y desarrollo industrial en Lorca (1845-1936)», en VV.AA. *Lorca pasado y presente*, Tomo II, Lorca, Cámara de Comercio de Lorca, C. A. Región de Murcia y Ayuntamiento de Lorca, pp. 119-127.
- ROMERO HERNÁNDEZ, Mª. J. e IBÁÑEZ VILCHES, J. A. (1988): «La ausencia de suelo industrial en Lorca y su influencia en el emplazamiento de las instalaciones

- industriales», en RODRÍGUEZ MARTÍNEZ-CONDE, R. y VILLARINO PÉREZ, M.: *Actas de la II reunión de geografía industrial*, Santiago de Compostela, Asociación de Geógrafos Españoles, pp. 351-361.
- SALA JUST, J. (1972): *Lorca, 1895-1936. Estudio socioeconómico*, Lorca, Cámara Oficial de Comercio e Industria de Lorca, pp. 105-149.
- SEGURA ARTERO, P. e IBÁÑEZ VILCHES, J. A. (1990): *El curtido en Lorca*, Cámara Oficial de Comercio e Industria de Lorca, 109 pp.

