

# PROCESO DE REVITALIZACIÓN Y PEATONALIZACIÓN EN EL CENTRO URBANO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE MURCIA. BALANCE DE LOS ÚLTIMOS AÑOS

---

*JOSÉ M.<sup>a</sup> SERRANO MARTÍNEZ*

Departamento de Geografía  
Universidad de Murcia.

## PLANTEAMIENTO DEL TEMA

El paisaje urbano, quizás con más evidencia que otros, es una muestra indiscutible de la acción del hombre. Pocas veces se encuentra tan palpable el resultado del pasado histórico como en las unidades urbanas. En ellas, cada una las fases, de todo tipo, que han ido sucediéndose, van dejando su huella. Sólo accidentes traumáticos de gran envergadura pueden alterarlo sustancialmente. Desde luego, no es el caso que nos ocupa.

Por otro lado, de sobra es conocido que dentro de nuestro mundo europeo, el ámbito mediterráneo es, con frecuencia, un ejemplo paradigmático de superposición y yuxtaposición continuadas de culturas y civilizaciones como recuerda F. BRAUDEL (1987). El centro urbano de la ciudad de Murcia se remonta en sus orígenes al siglo XII. En pleno período musulmán. La existencia de un curso fluvial, el Segura, la necesidad de cruzarlo, su punto de interconexión como vía de paso desde la costa hacia el interior, y en el corredor prelitoral Mediterráneo (MORALES GIL, A., 1989), hacían de Murcia un punto estratégico de emplazamiento urbano.

Además las aguas del Segura posibilitaban el desarrollo de una feraz huerta, que propiciaba y aseguraba las posibilidades de cultivos y cosechas continuadas (GIL OLCINA, A., 1976)

Aunque la ciudad de Murcia durante la época musulmana no llegó a alcanzar la significación urbanística ni la importancia demográfica de otras entidades urbanas españolas, sin embargo es perfectamente reconocible la trama urbana que entonces se gestó; y además ha pervivido durante siglos, como estudiaron con acertado resultado (ROSSELLÓ VERGER, V. M.<sup>a</sup>; CANO GARCÍA, G. M.<sup>a</sup>, 1975).

Durante el siglo XIX y primera mitad del XX el crecimiento urbano de Murcia se mantuvo siempre dentro de unos límites globales bastante modestos. Desde luego resulta especialmente significativo el reducido incremento de su población, si se compara con lo que sucedió en buen número de otras ciudades españolas. De todas maneras debe explicitarse que eso fue posible por el complemento tan peculiar que ofrecía la Huerta como lugar de residencia para una buena parte de la población municipal. Así se impidieron tareas de destrucción significativas de lo que era en gran medida el antiguo centro histórico. Desde luego, apenas se producen alteraciones significativas del trazado viario medieval. De ahí la presencia continua de calles angostas, de trazado irregular, con abundancia de azucaques, etc., etc. Cabe, por tanto, afirmar que la conservación de esa herencia urbana se debe más a esas circunstancias socio-económicas, que a otro deseo u acción de supuestos planificadores y gestores del municipio. Eso permite referir a CHUECA GOITIA, F. (1977), la especial relevancia con que arriba a mediados del siglo XX el plano urbano musulmán en la ciudad de Murcia.

## **HACIA LA CONFIGURACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO URBANO ACTUAL**

Sin embargo, fue durante la década de los cincuenta cuando se produce el atentado más significativo a todo ello. Me refiero, en concreto al trazado de la Gran Vía, denominada Francisco Salzillo. Esto supuso dar un enorme tajo atravesando, de Norte a Sur, y casi por el centro el antiguo casco histórico medieval. Además ello conllevó la destrucción de algunos de los pocos edificios señeros que aún permanecían en pie (aunque en un estado de conservación dudoso), me refiero a los denominados vulgarmente “baños árabes”. La supuesta justificación que llevó a esa traumática operación urbanística era disponer de una vía espaciosa que permitiese la comunicación desde los barrios del Sur de la ciudad, con el nuevo ensanche que estaba entonces diseñándose e iniciando su caminar en el Norte, junto a los mismos aledaños del centro histórico. No cabe duda que detrás de todo ello tuvo lugar un enorme y disparatado proceso especulativo. Valga, como muestra, referir que, junto a una mayoría de viviendas de dos y tres alturas, que jalonaban las estrechas calles del trazado medieval, se comenzaron a edificar nuevos edificios de apartamentos de hasta quince plantas de altura (ANDRÉS, J. L., 1988). El contraste adonde se llega es rotundo. Además, a ello se une la ramplonería y fealdad de buena parte de las nuevas edificaciones. Tal vez constituye todo un caso paradigmático de la estulticia y la falta de imaginación urbanística. Aunque, por desgracia, no es un caso aislado; en otras muchas ciudades españolas se pueden encontrar situaciones semejantes (TERÁN, F. de, 1982).

De todas maneras, acaso puede aplicarse aquí el refrán de que no hay mal que por

bien no venga. Me refiero, en concreto, a que esa nueva vía urbana supuso un respiro de aire fresco para gran parte del conjunto central de origen medieval. Las viviendas allí edificadas, junto a la acumulación progresiva de todo tipo de servicios, impidió que ese centro histórico caminase con rapidez hacia su progresiva degradación y marginación (situación que se ha dado en otras ciudades españolas). Entrando en una dinámica difícil de superar. Se produce así una apreciable revaloración de grandes áreas del suelo urbano pertenecientes al centro histórico de la ciudad.

A continuación, durante los años sesenta y primeros setenta se inicia un notable proceso de renovación de viviendas en todo él. Sucesivamente, los antiguos edificios son demolidos, levantándose otros en su lugar. Pero, con demasiada frecuencia, como antes apunté, donde antes sólo había unas pocas alturas (casi siempre menos de cuatro), llegan a elevarse algunas más. Estos disparates urbanísticos resultan especialmente significativos en aquellas calles más angostas. Así pues, mientras la trama viaria apenas se ha modificado (son casi contadas las ocasiones en que se han realizado realineamientos, ensanches u otras alteraciones), se observan, pues, palpables semejanzas con las medinas africanas, según se puede comprobar en numerosos estudios (TORRES BALBAS, L., 1979; BOUHDIA, A., CHEVALLIER, D. M., 1982, HENSENS, J., 1989 y CHALINE, Cl., 1990); en consecuencia, aparte de los disparates urbanísticos referidos, se ha producido un considerable incremento del volumen edificado en toda esa área. Ni que decir tiene, que eso ha sido posible, en cierta medida, por la laxitud con que se llevaba a término la ejecución del planeamiento y la condescendencia con la que se comportaron las autoridades correspondientes.

Pero hacia finales de los años setenta, con el advenimiento de una corporación municipal democrática, el rigor y la actitud ante esos problemas se modifica con rotundidad. En los dieciséis años transcurridos ¡cuánto han cambiado las cosas!. Durante ese tiempo ha continuado el proceso de renovación del parque inmobiliario del centro antiguo de la ciudad de Murcia. Son cientos los edificios que se han levantado, sobre otros tantos solares correspondientes a todas aquellas otras casas derruidas. Debe aclararse que gran parte del conjunto edificado en esa área carecía de un valor histórico de necesaria conservación. En estos últimos años, si bien se ha mantenido una actitud similar a la anterior, en lo referente al mantenimiento del trazado viario, se han reducido drásticamente los volúmenes edificatorios (tanto que en algunos casos se llega a auténticas situaciones de contraste entre fincas vecinas).

En definitiva, pues, por el discurrir concreto de la historia inmediata, y de manera muy significativa, lo que supuso el nuevo trazado de la Gran Vía, antes referido, ha supuesto una causa básica para que no cesara de ganar centralidad urbana toda la reducida área tradicional de la ciudad de Murcia. Pero, el incremento de los habitantes, la acumulación de nuevos negocios, y el aumento de esa área como lugar nodal de servicios, se enfrentaba al mismo tiempo con el problema añadido de su trazado viario, irregular, muy estrecho y poco apto para la circulación rodada que invadía los escasos huecos disponibles y añadía nuevos problemas.

## EL PROCESO DE PEATONALIZACIÓN

Es mucho lo que se ha escrito acerca de la peatonalización urbana (BRAMBILLA, R.; LONGO, G.; 1989). Tal vez porque es una realidad que se está imponiendo en numerosas ciudades de nuestro entorno urbano y con notables implicaciones socio-culturales; si bien no faltan tampoco ejemplos de ello en otras ciudades de todo el mundo. Quizás las mayores diferencias radican en las causas existentes detrás de cada uno. Desde luego, estimo que no son, en absoluto, homologables todas ni, por consiguiente, tampoco los resultados ni las intenciones que subyacen en los mismos. De ahí que cualquier generalización que pueda hacerse lleva aparejado el riesgo de errar en los diagnósticos o en las correspondientes apreciaciones.

Por tanto mi intención específica se orienta a intentar analizar cuál ha sido el proceso seguido en Murcia; y, sobre todo, explicar las consecuencias que ello está teniendo para el devenir del conjunto urbano. No me interesa tanto el estudio singular en sí mismo, sino más bien, en cuanto puede representar un “modelo” de actuación impelido por las circunstancias, pero, en mi opinión, con resultados finales, por lo común, aceptables.

Debe señalarse, como punto de partida, que en los años setenta sólo había dos calles peatonales en Murcia que alcanzaban una cierta significación: Platería y Trapería (SERRANO MARTÍNEZ, J. M.<sup>a</sup>, 1987). Además de éstas, sólo se contabilizaban pequeños tramos sueltos, discontinuos, de escasa significación; que apenas servían de contrapunto al conjunto morfológico urbano predominante.

Con el transcurrir de los años, los responsables correspondientes de la corporación municipal han ido siguiendo un proceso sostenido de peatonalización que, poco a poco, se ha ido extendiendo a otras numerosas calles de la ciudad. El reforzamiento continuado de esa trama viaria desde un punto de vista externo, supone, por supuesto, todo un cambio significativo en el paisaje urbano de Murcia. Véase la figura 1.

En el momento actual, mediado el año 95, supera el centenar el número de calles peatonalizadas. Aunque, debe precisarse que un buen número de ellas son de corta longitud, con lo que su incidencia definitiva en el panorama urbano global de la ciudad se reduce apreciablemente. Aunque si nos circunscribimos al espacio neto ocupado por el centro urbano antiguo, la proporción alcanzada es más significativa.

Estimo que para una parte sustancial de las mismas, la razón básica que ha llevado a su peatonalización radica simplemente en el deseo de propiciar una tarea de saneamiento y mejora de su anterior estado. La peatonalización ha sido casi una necesidad derivada de la propia morfología urbana. Debido a su angostura, trazado, y otros rasgos comunes, las hacía totalmente impropias para sostener una circulación rodada que pudiese discurrir mínimamente con fluidez. Así como también para desarrollar otras tareas complementarias.

Al mismo tiempo, progresivamente, las viviendas existentes en cierta parte de esta área urbana encontraban fuertes dificultades para su renovación, por lo que se estaba produciendo, con frecuencia, un proceso de degradación imparable que, en algunos casos, anunciaba convertirse en algo irreversible. Se producía, lenta, pero de forma



*Figura 1*  
*Centro urbano de la ciudad de Murcia. Calles peatonales, 1995*

continuada una salida de vecinos de tales fincas hacia otros barrios nuevos de la ciudad.

De manera paralela, buen número de los abundantes comercios localizados en esas calles sufrían procesos negativos en su evolución. Año tras año reducían sus cuotas de venta; lo cual inducía a sus propietarios o gestores a no emprender mejoras en sus instalaciones. Sólo en contados casos sucedía lo contrario. En definitiva, pues, el centro urbano antiguo, poco a poco, y salvo algunos espacios concretos, que emergían como islotes aislados, iba dejando de ser lo que fue: el centro comercial tradicional de la ciudad.

Algo parecido sucedía con el conjunto de las actividades terciarias, servicios bancarios, financieros, administrativos, de gestión etc., etc. Su propia localización en las calles céntricas suponía, sin duda un fuerte inconveniente para su devenir diario. De tal suerte que eso llevó al cierre de muchos negocios; al traslado hacia nuevas áreas de aquellos más pujantes, que realizaban tareas concretas que resultaban menos perjudicadas por ese entorno negativo. Sólo aquellos que estaban regentados por personas más emprendedoras fueron capaces de aguantar y resistir, haciendo frente a los graves inconvenientes que todo ello les suponía. Tal vez uno de los subsectores de los servicios que mejor aguantó la situación adversa que señalo fue el de la restauración. Por tradición, apego a su entorno urbano y otras circunstancias subjetivas, les llevaron a mantenerse en su anterior emplazamiento.

En definitiva pues, mediados los años setenta, la ciudad de Murcia presentaba un panorama singular que, muy resumidamente, puede centrarse en los siguientes aspectos:

a) Un casco urbano tradicional en fuerte proceso de envejecimiento y con notables áreas de degradación en sus viviendas, con tendencia a ir empeorando progresivamente.

b) En medio de esa trama urbana, sólo el eje de la Gran Vía, algunos espacios inmediatos, y otras parcelas más significativas que ocupaban lugares privilegiados, habían experimentado importantes transformaciones, sometidos, todos a fuertes procesos de especulación urbana; al igual que ha sucedido en otras áreas de España (CAMPESINO FERNÁNDEZ, A. J., 1986 y 1990).

c) Pero, en su conjunto, la degradación casi general de ese espacio urbano, no sólo afectaba a los aspectos meramente residenciales, sino que estaba comenzando también a repercutir en todas las áreas del equipamiento urbano del sector servicios.

d) Sin caer en exageraciones, cabe señalar que nos encontrábamos con un centro urbano de trazado antiguo, sin grandes valores artísticos en la inmensa mayoría de las fincas, aunque con indiscutibles encantos paisajísticos en lo referente a su arquitectura popular, herencia de un pasado que se mantenía vivo.

Pues bien, hoy, en 1995 la realidad es muy diferente de la que podía contemplarse en los años sesenta y primeros setenta.

## **BALANCE Y CAMBIO DURANTE LOS ÚLTIMOS AÑOS**

Ese mismo espacio urbano presenta hoy una considerable vitalidad. La renovación es palpable en casi todo él. En ciertos casos sólo resulta reconocible por la pervivencia de la

trama y el trazado urbano. En buena medida en ello ha influido mucho la peatonalización realizada. Se ha alcanzado un nivel de ocupación y modificación de todo el conjunto urbano que difiere sustancialmente de la realidad precedente, de hace dos décadas. De forma sintética podría resumirse el camino recorrido, sustentado en los siguientes apartados:

1º) No ha existido un plan global de actuación preconcebido que contemplase el conjunto del casco urbano. Se ha ido operando progresivamente. Poco a poco, se han centrado las modificaciones públicas en tramos concretos. Aunque las realizaciones al final han sido muchas; de ahí que se advierta, al contemplar el conjunto de lo alcanzado, una auténtica inversión, en referencia a la situación de partida.

2º) Sin embargo se ha dado una continuidad en el proceso de actuaciones. Las corporaciones locales sucesivas han mantenido una cierta tónica regular de comportamiento. Eso se comprueba en las inversiones llevadas a cabo por parte de las entidades públicas. Al mismo tiempo se han mantenido frecuentes contactos con los propios interesados, asociaciones de vecinos, entidades de barrios y otros colectivos. Lo cual ha esquivado numerosos problemas. Igualmente, tras ciertas vacilaciones iniciales, se ha procurado evitar cargas suplementarias excesivas para los interesados. Todo esto, desde luego, sólo se explica como consecuencia de la acción directa de gobiernos municipales democráticos, con una notable preocupación social, movidos por comportamientos encaminados hacia el bien general de la colectividad.

3º) Desde luego, de forma mayoritaria, se han respetado los volúmenes de edificación permitidos por el planeamiento, eludiéndose los dislates de años precedentes. Aunque, como consecuencia de todo lo anterior, el resultado final al que se ha llegado, con frecuencia no puede decirse que sea brillante. En muchos casos se ha recurrido a tipologías arquitectónicas faltas de creatividad y que señalan una brusca ruptura con lo que eran los modelos estéticos previos; los cuales sin ser brillantes, mantenían una cierta armonía y equilibrio; cosa que ahora no puede afirmarse con igual rotundidad. Sólo muy recientemente se vislumbra una mayor preocupación estética, superándose formas arquitectónicas zafias, mostrándose mayor respeto por todo lo que significase un intento de mantener los reducidos restos salvables que perduraban.

4º) Sin duda se ha conseguido detener, a grandes rasgos, el anteriormente citado proceso de degradación urbana. Consiguiendo barrios mucho más habitables; en todos los sentidos. También se ha incrementado el número de personas residentes en el casco urbano. A la vez que se ha producido una fuerte revitalización del comercio. Este proceso ha logrado aún mejores resultados en todo lo referente al equipamiento del sector terciario en general. Así el casco urbano antiguo está volviendo a tener un determinado protagonismo (SERRANO MARTÍNEZ, J. M.<sup>a</sup>, 1987); que si bien se ve obligado a mantener una fuerte competencia con otras áreas urbanas de la ciudad, desde luego se ha cambiado por completo el signo y la tendencia a la que se dirigía desde años precedentes.

5º) No cabe duda que dentro de este proceso global de renovación y remodelación urbanas, se han producido ciertas operaciones especulativas. Pero, no debe perderse de vista cuáles son las reglas dominantes en nuestro sistema económico. Resulta difícil

pensar, si se mira con frialdad y realismo, lo que en realidad pudiera haberse llevado a cabo. Acaso hubieran sido viables operaciones de mayor envergadura. En teoría, desde luego, puede contestarse afirmativamente. Pero no estoy tan seguro de su auténtica operatividad y éxito.

6º) Aunque no puede hablarse de una fragmentación social urbana, tal vez los procesos de peatonalización, de remodelación de viarios e inversiones públicas en infraestructuras, llevados a cabo en áreas del casco antiguo, ha originado apreciables variaciones en la estructura social de sus actuales habitantes. En determinados espacios se ha producido una elevación apreciable de los precios de solares, con repercusiones en el coste final de las viviendas y locales; eso difiere de otros cercanos, donde tales procesos no han llegado a producirse con tanta intensidad. Por ello, sin duda, los contrastes sociales existentes, en tal sentido, son considerables. En ciertos casos, quizás podría decirse que son mayores a los registrados en períodos precedentes.

No cabe duda, que desde la perspectiva del análisis realizado, en general, se desprende una valoración bastante positiva del proceso seguido. La administración local ha actuado de guía e impulso, propiciando todo un fuerte tirón de la actividad privada. Sin embargo, no es menos cierto que son muchos los aspectos problemáticos que persisten y no pocas las dificultades planteadas cara al futuro. Resulta imposible aquí y ahora, como fácilmente se entiende, dada la naturaleza de este trabajo, emprender un estudio exhaustivo de todo ello. A título de ejemplo voy a referirme a renglón seguido sólo a algunos de esos aspectos.

## ACCESIBILIDAD Y OTROS PROBLEMAS ACTUALES

Los citados cambios producidos en todo el centro urbano antiguo de la ciudad de Murcia, con los consiguientes procesos de densificación urbana, el incremento de sus residentes y el auge apreciable experimentado por los servicios, junto a otros aspectos complementarios, han originado una nueva realidad que lleva aparejados numerosos problemas. En esencia me voy a centrar sólo en dos de ellos: a) los referidos a la fluidez en los desplazamientos en su comunicación con el resto del municipio y con el conjunto del Área Metropolitana de Murcia; que, en definitiva, determinan su nivel de accesibilidad; y b) el grado de complacencia/insatisfacción de los diferentes colectivos, implicados de forma cotidiana o muy frecuente, acerca de su realidad presente. De manera escueta, paso a ello.

Así, en la *primera cuestión*, se ha seguido una política, que cabe calificar de flexible. Por un lado, se ha propiciado el que buen número de las nuevas fincas construidas contasen, siempre dentro de lo posible, con sus propios aparcamientos. Eso ha supuesto permitir el acceso localizado y restringido por ciertas vías peatonalizadas. Pero sólo mediante este procedimiento se ha logrado hacer atractiva la oferta de nuevas viviendas edificadas en esas áreas urbanas; posibilitando que los residentes no sufriesen en sus nuevos domicilios determinadas penalizaciones, quedando más aislados del resto del conjunto urbano del que forman parte.



*Figura 2*  
*Aparcamientos públicos en la ciudad de Murcia 1995.*  
*Número de plazas*

De manera complementaria, los numerosos servicios localizados en todo este centro urbano antiguo, precisaban disponer de buena accesibilidad para la abundante población que, procedente de todo el ámbito metropolitano, desea acceder a ellos. Para cubrir esas necesidades, y dentro de un plan de mayores ambiciones y perspectivas, orientado hacia toda la ciudad, se ha seguido una extensa y plural política de construcción de numerosos aparcamientos públicos. Una muestra gráfica de esto se puede ver en la figura 2. Siguiendo procedimientos jurídico-normativos diferentes, y con modalidades de financiación y explotación distintas, pero siempre con la misma estrategia, se ha conseguido durante los quince últimos años ampliar sustancialmente la oferta disponible<sup>1</sup>; de tal suerte que hoy no resulta especialmente problemático encontrar estacionamiento para los vehículos, dada la amplia oferta de plazas existentes<sup>2</sup>. A partir de ellas, es fácil acceder a cualquier punto del antiguo centro urbano. Se trata, pues, de todo un cambio lo logrado.

La *segunda cuestión* apuntada, el grado de satisfacción de los usuarios, muestra muchos matices y valoraciones bastante más complejas. Para conseguir esa evaluación se ha llevado a cabo una pequeña muestra de campo, con encuestas y entrevistas a los que pueden considerarse principales sectores interesados<sup>3</sup>; a saber: residentes, propietarios-trabajadores del sector servicios y usuarios. Las opiniones, de unos y otros, sintéticamente, muestran las siguientes características:

a) Una mayoría cualificada de *los residentes* encuestados, superior al setenta por ciento, se muestran satisfechos con la situación actual del centro urbano de la ciudad. Aunque se aprecia una valoración superior, por parte de aquellas personas que ya habitaban en él antes del comienzo de todas las mejoras referidas. De todas formas, los mayores inconvenientes que se apuntan se dirigen, en esencia, en dos direcciones: *una* al apartado que significan las dificultades derivadas de la accesibilidad y en los problemas de aparcamiento que restan; así como en la carencia, a veces, de comodidad suficiente en sus enlaces viarios rápidos con el exterior. *Otra*, a los problemas e inconvenientes que, en algunas áreas, origina la concentración de actividades lúdicas, (en especial área de bares, y ciertos locales donde se expenden bebidas, que al permanecer abiertos hasta altas horas de la noche, dan lugar a las consecuentes molestias).

b) También es bastante favorable la opinión de las personas que tienen sus *negocios* en esta área urbana y han sido preguntadas. Supera el sesenta por ciento. De igual forma valoran positivamente la evolución de estos barrios. Reconocen la existencia de una

---

<sup>1</sup> Sólo en lo que se refiere a los aparcamientos públicos, en ese período de tiempo se ha pasado de unos pocos cientos de plazas a cerca de 7.000.

<sup>2</sup> Puede comprobarse en la figura 2, cual es la ubicación precisa de los aparcamientos públicos. De forma estratégica casi se reparten por todo el área urbana, siguiendo una política de distribución espacial bastante acertada, por lo común.

<sup>3</sup> Quiero agradecer la tarea de ayuda que en estas labores me han prestado mis alumnos. Sin ellos no hubiera sido posible llevar a cabo ese trabajo. En total se han encuestado a casi quinientas personas. Estableciendo una doble modalidad, tanto de selección como aleatoria para elegir a los encuestados.

apreciable revitalización del comercio. Pero la fuerte competencia registrada, por parte de las grandes superficies y otros almacenes situados en los barrios nuevos de la capital, hace que sus opiniones se orienten hacia la exigencia de mayores facilidades para la accesibilidad y hacia aquellos otros aspectos que, en definitiva, suponen una mejora para estos barrios.

c) Por últimos, los *usuarios* o visitantes del mismo, bien sea para unos u otros menesteres, son quienes arrojan una valoración más positiva (superior al ochenta por ciento), sobre el panorama actual del centro urbano de Murcia. Las mejoras que ellos advierten, superan muy ampliamente los posibles inconvenientes.

En definitiva, pues, la política de rehabilitación y remodelación del centro antiguo de la ciudad de Murcia, aunque sin contar con un planeamiento ambicioso, pero con una acción continuada, ha visto durante los últimos años como iba mejorando su situación, poco a poco; cambiando de signo lo que parecía un camino irreversible hacia la degradación y el abandono. La peatonalización y otras intervenciones públicas han sido un elemento positivo e importante en ese proceso.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDRÉS, J. L. (1988): *Estructura urbana de Murcia*. Academia Alfonso X El Sabio, Murcia, 196 pp.
- BRAMBILLA, R.; LONGO, G. (1989): *Centros urbanos peatonales. Planificación, proyecto y gestión en zonas sin tráfico*. Oikós-Tau, Barcelona.
- BOUHDIA, A.; CHEVALIER, D. (1982): *La ville arabe dans l'Islam*. C.N.R.S., Paris, 366 pp.
- BRAUDEL, F. (1987): "La Historia". *El Mediterráneo*, Ed. esp. Espasa-Calpe, pp. 111-34.
- CAMPESINO, A. J. (1986): "La peatonalización ¿reconquista ciudadana o renovación especulativa?. *Oeste. Revista de arquitectura y urbanismo del Colegio Oficial de Arquitectos de Extremadura*, nº 2, pp. 121-130.
- CAMPESINO, A. J. (1990): "Calles peatonales en Extremadura. Cáceres". *Oeste. Revista de arquitectura y urbanismo del Colegio Oficial de Arquitectos de Extremadura*. nºs 6-7, pp. 119-34.
- CHALINE, Cl. (1976): *Les villes du Monde Arabe*. Masson, Paris, 188 p.
- CHUECA GOITIA, F. (1977): *La destrucción del legado urbanístico español*. Espasa-Calpe, Madrid, 400 pp.
- GIL OLCINA, A. (1976): "Introducción geográfica". *Murcia*. Ed. Noguer, Fundación Juan March, Madrid, pp. 12-55.
- HENSENS, J. (1988): "Medinas au Maghreb". *Présent et avenir des Medinas*. De Marrakech à Alep. URBAMA, Tours, pp. 93-102.
- MORALES GIL, A. (1989): "Las condiciones naturales y la circulación en la Región de Murcia". *Los caminos de la Región de Murcia*. Consejería de Política Territorial y Obras Públicas, pp. 31-36.
- RODRÍGUEZ TARDUCHY, M.<sup>a</sup> J. (1975): "El centro Carmen-Preciados de Madrid a la luz de la problemática general de las áreas peatonales". *Ciudad y Territorio*, nº 2, pp. 29-36.

ROSSELLO VERGER, V. M.<sup>a</sup>; CANO GARCÍA, G. (1975): *Evolución urbana de Murcia*. Excmo. Ayuntamiento de Murcia, 204 pp.

SERRANO MARTÍNEZ, J. M.M. (1987): “La organización del espacio financiero en Murcia”. *Hespérides*, VI, Córdoba, pp. 409-30.

SERRANO MARTÍNEZ, J. M.<sup>a</sup>. (1987): “La pervivencia de la actividad comercial y mercantil en dos calles del centro histórico de Murcia: Trapería y Platería”. *Homenaje al Profesor Terán*. Documentos Aljibe. Ed. Surcos. Ciudad Real, pp. 203-10.

TERÁN, M. de (1961): “Dos calles madrileñas: la de Alcalá y Toledo”. *Estudios Geográficos*, nºs 84-5, pp. 375-476.

TERÁN, F. de (1982): *Planeamiento urbano en la España Contemporánea (1900-1980)*. Alianza Editorial, Madrid, 630 pp.

TORRES BALBAS, L. (1979): *Ciudades Hispano-Musulmanas*. Vol. I y II, Ministerio de Asuntos Exteriores. Instituto Hispano Árabe de Cultura, Madrid, 687 pp.