

Red urbana e interacción espacial en la Región de Murcia (España)

¿UN ESPACIO QUE AVANZA HACIA EL DESEQUILIBRIO TERRITORIAL?

Francisco José Morales Yago
Universidad Nacional de Educación a Distancia
fjmorales@geo.uned.es

RESUMEN

Las ciudades no están aisladas en el territorio, sino que se relacionan entre sí a través de actividades de intercambio. Las relaciones que se generan entre ellas hacen que las ciudades adquieran complementariedad y diferenciación de funciones, de forma que se generan un conjunto de centros jerarquizados que configuran una red urbana.

El presente trabajo mostrará como desde la base teórica de la regla rango-tamaño, los estudios sobre lugares centrales y áreas de influencia aplicados al espacio urbano de la Región Murcia se han experimentado importantes transformaciones y cambios, que lejos de vertebrar el espacio lo han desequilibrado más, de hecho, la preponderancia de la capital autonómica en dotación funcional y peso poblacional ha generado una macrocefalia urbana que resultará muy difícil corregir en la próximas décadas, lo que conduce al planteamiento de acciones que busquen el evidente equilibrio territorial y conduzcan a la necesaria ordenación del territorio.

PALABRAS CLAVE

Rango-Tamaño; Murcia; Territorio; Centralidad; Funcionalidad; Primacía.

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETIVOS DEL TRABAJO

La red de ciudades de la Región de Murcia fue estudiada en profundidad a través de la tesis doctoral y posteriores publicaciones por Serrano (1984, 2003, 2004, 2006 y 2007), estos trabajos caracterizaron la estructura, funcionamiento, dinámica e interacciones. Se aplicaron modelos de interacción espacial, en los que se establecieron la jerarquía y el funcionamiento de los asentamientos humanos, utilizando datos de intercambio de mercancías, servicios o información, así como de la movilidad de las personas. Transcurridas cuatro décadas de aquellos estudios realizados por el profesor Serrano, vemos necesaria una actualización de estos contenidos con la finalidad de conocer la evolución más reciente en un contexto actual cambiante y lleno de interrogantes.

Entendemos que una red urbana es un conjunto de ciudades que se relacionan entre sí por medio de flujos de personas, bienes, servicios e información (Godoy, 2003). Estas relaciones pueden ser de cooperación o de competencia (Gutiérrez y Roberto, 2023) y pueden tener

diferentes grados de intensidad y alcance (Alfonso, 2018). Las redes urbanas se forman por la complementariedad y la especialización de las funciones urbanas, así como por la accesibilidad y la conectividad entre las ciudades (Del Pino, 2001) y la atracción del talento (Puebla, 2021). Algunos aspectos que suelen abordarse en este marco son los que mostramos a continuación (tabla 1).

Los criterios para clasificar las ciudades según su tamaño, función, influencia y nivel de servicio. Por ejemplo, se puede hablar de ciudades globales, metropolitanas, regionales, intermedias, etc.

Los modelos y teorías que describen la estructura y la dinámica de los sistemas urbanos, es decir, el conjunto de ciudades que interactúan entre sí. Por ejemplo, se puede aplicar la teoría de los lugares centrales, la teoría de los polos de desarrollo, la teoría de los ciclos de vida urbana, etc.

Los factores internos y externos que condicionan el crecimiento, la distribución y la jerarquía de las ciudades. Por ejemplo, se puede considerar la historia, la geografía, la economía, la política, la cultura, la tecnología, etc.

Los efectos y los retos que plantean las redes urbanas y la jerarquía de ciudades para el desarrollo sostenible, la cohesión social, la gobernabilidad, la innovación, etc.

Tabla 1. Ideas básicas para configurar un marco teórico de redes urbanas

Fuente: elaboración propia

Racionero (1981) definió la red urbana como *el conjunto de elementos o lugares centrales con tipologías distintas, según su tamaño y funciones que cuentan además con unas zonas o áreas de influencia*; áreas que se estructuran de modo jerárquico (Zárate, 2012a). Sánchez (1989) agregó a través del caso extremeño que la jerarquía de la red se determina según la naturaleza y la estructura de los servicios, suponiendo un factor de cambio demográfico y económico que, a su vez, transforma a las jerarquías terciarias como indican Arnáez, Díez y Muga (1985) para el caso de La Rioja. El sistema urbano constituye el continente de una sociedad urbanizada integrada en un sistema de ciudades interdependientes (Zárate, 2012b) que actúan como centros de producción, distribución y consumo que organizan el territorio (Sánchez, Llorente, Rodero y Alonso, 2015) y crean flujos de personas y bienes (García y Segado, 2015)

Para identificar una red es necesario situar sobre un plano las principales ciudades y representarlas por un símbolo proporcional a su lugar en la jerarquía (León y Ruiz, 2006). El lugar en la jerarquía es función de la cantidad de población (Neal, 2011), pero se pueden elegir otros criterios (producción, estatus administrativo, etc.). Los lazos entre las ciudades corresponden a las direcciones de los intercambios dominantes que son con frecuencia los ejes de comunicación y representan, de hecho, relaciones de interdependencia entre dos ciudades y la reterritorialización de las mismas como se estudió en el caso de Castilla-La Mancha por Ondoño y Cebrián (2022) y otras ciudades de tipo medio como el caso de Castellón de la Plana (Ortells, 1983).



Figura 1. Localización de los municipios en la Región de Murcia (2023).

Fuente: <https://www.pinterest.es/pin/555139091550246901/>

El tamaño de las aglomeraciones, la desigual importancia de su área de influencia y la variedad de servicios que ofrecen unas y otras, hace que existan ciudades dominadas y dominantes sobre el territorio (González, 2007).

En el caso de la Región de Murcia, el conjunto de los 45 municipios que la conforman muestran una disposición jerarquizada que obedece a la dotación y especialización funcional, realidad cambiante en las últimas décadas por causas como la asunción y protagonismo otorgado por el desarrollo del estatuto de autonomía y la propia dinámica socio-económica de los distintos municipios, destacando los procesos de mejora en la productividad agraria, la industrialización, el incremento del turismo y la asunción de servicios terciarios tan variados como la sanidad o educación.

En Murcia capital y su espacio metropolitano en el año 2023 viven un 43% del total de población de la CC.AA., a lo que se suman la mayoría de funcionalidades básicas como serían los complejos hospitalarios de alto nivel de especialización, universidades, delegación de la administración periférica del Estado y sedes de las consejerías de la propia CC.AA., sin olvidar los grandes espacios comerciales o las sedes de las principales instalaciones deportivas, también los esenciales nudos de comunicaciones como el ferrocarril, aeropuerto internacional o autovías. Otros núcleos importantes son Cartagena y Lorca ya que han creado su propia área de influencia y relevancia regional, quedando posicionados como importantes espacios en el desarrollo socioeconómico y poblacional, aunque pierden valor estratégico ante el progresivo avance de Murcia como ciudad que aglutina la mayor parte del protagonismo regional. Por tanto, podemos afirmar que urge la necesidad de buscar un equilibrio territorial sostenible, muy especialmente con las comarcas más alejadas de la capital regional, con un gran superficie espacial y debilidad demográfica, como serían el Noroeste con cinco municipios (21,04% superficie regional y 4,70% poblacional) y el Altiplano con dos (13,92% superficie regional y 4,15% poblacional), espacios que siguen perdiendo capacidad de atracción en beneficio de la capital regional e incluso en algunos casos como el NO o el Valle de Ricote están sufriendo un importante despoblamiento que se ha vuelto alarmante en municipios como Moratalla, Ojos, Ulea o Ricote (figura 2).



Figura 2. Comarcalización de la Región de Murcia (2023).
Fuente: https://laquiaw.com/murcia_por_comarcas

2. METODOLOGÍA

La utilización de cartografía proporcionada a través de los SIG (Sistemas de Información Geográfica) y la búsqueda de datos estadísticos de organismos oficiales han sido las principales fuentes de análisis que justifican y explican los cambios sucedidos en este espacio, a lo que se suma la elaboración de documentación gráfica, entre la que destacamos: cuadros comparativos, gráficos, tablas y material cartográfico; todo ello con la idea de apoyar los objetivos del trabajo que son la muestra de la jerarquía urbana y el grado de equilibrio de las ciudades de este sistema urbano (Pillet y Cañizares, 2007).

Para la elaboración de esta investigación se han utilizado tanto fuentes tradicionales primarias que dan acceso a datos reales y concretos como sería el Catastro de Urbana y la amplia cartografía que dispone la gerencia de urbanismo, como otras herramientas actuales basada en el SIG de la Región de Murcia denominado Cartomur y el Catastro del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, así como la utilización de los Sistemas de Información Geográfica del IGN-Iberpix y Arcgisonline.

3. RESULTADOS DE INVESTIGACIÓN

3.1. ÍNDICES ORGANIZACIÓN ESPACIAL DE CIUDADES

Para profundizar en la organización espacial hemos aplicado dos índices básicos, el primero es la regla rango-tamaño, se basa en la relación inversa existente entre el orden que ocupan las ciudades en la red y su peso demográfico: la segunda ciudad tiene la mitad de la población que la primera, la tercera un tercio, la cuarta un cuarto y así sucesivamente. El segundo índice es la primacía que mide el dominio de la ciudad principal sobre el resto de las demás ciudades de la comunidad autónoma.

3.1.1. Aplicación de la regla rango-tamaño

Observada la relación rango-tamaño de los núcleos urbanos de un sistema por Auerbach (1913) y comprobada por Zipf (1949), las ciudades son representadas cartográficamente mediante un eje de coordenadas cartesianas: en las abscisas (x) se colocan los órdenes o puestos que ocupan las ciudades en su clasificación por volumen de población, y en las ordenadas (y), sus respectivos efectivos demográficos.

Para establecer una evolución significativa en el tiempo, hemos establecido una secuencia temporal entre los últimos cuarenta años (1982-2022). A través del análisis de las figuras 3 y 4 presentadas a continuación junto a los datos de las tablas 2 y 3. En este periodo se observan cambios importantes, puesto que desaparecen de entre los quince los municipios más poblados de la Región de Murcia en 1982 un total de tres: Mula, La Unión y Cehegín, quedando sustituidos por otros tres: Mazarrón, S. Javier, y S. Pedro, destacando que Mazarrón ha pasado de situarse en 1982 en el puesto 21 al 11 y San Javier que ha pasado del puesto 17 al 10. Mientras que otros pierden posiciones en la escala (Cieza pasa del puesto 5 al 8 y Yecla del 6 al 9).

Ciudad	Rango	Población Real u observada (Po)	Población Esperada (Pe)	Diferencia entre Po y Pe	Po x 100 /Pe
Murcia	1	284 585	284 585	0	1,0
Cartagena	2	167 936	142 292	25 644	1,18
Lorca	3	61 879	94 861	-32 982	0,65
Molina de Segura	4	31 515	71 146	-39 631	0,44
Cieza	5	30 327	56 917	-26 590	0,53
Yecla	6	25 307	47 430	-22 123	0,53
Alcantarilla	7	24 617	40 655	-16 038	0,60
Águilas	8	20 809	35 573	-14 764	0,58
Jumilla	9	20 663	31 620	-10 957	0,65
Caravaca	10	20 445	28 458	-8 013	0,71
Totana	11	18 537	25 871	-7 334	0,71
Torre Pacheco	12	15 654	23 715	-8 061	0,66
Mula	13	14 738	21 891	-7 153	0,67
La Unión	14	12 262	20 327	-8 065	0,60
Cehegín	15	13 648	18 972	-5 324	0,71

Tabla 2. Regla Rango-Tamaño en los 15 principales municipios de la Región de Murcia. 1982.
Fuente: Elaboración propia a partir del anuario de La Caixa.

Los municipios costeros han ganado en peso específico en relación al interior, las dos causas fundamentales han sido la importancia adquirida en las últimas décadas por la agricultura de carácter intensivo practicada en esta zona y el turismo; la primera actividad se enfrenta a retos como el abastecimiento hídrico y una mano de obra inmigrante en muchos casos mal pagada y sobreexplotada, en cuanto al turismo la estacionalidad vigente sería la mayor dificultad para fidelizar esta actividad que tan amplios beneficios aporta al conjunto regional.

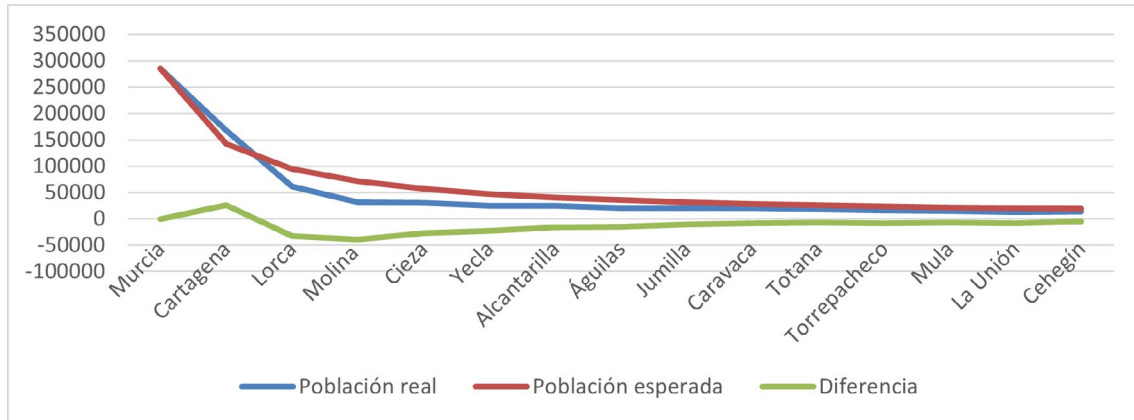


Figura 3. Regla Rango-Tamaño de los 15 municipios más habitados en la Región de Murcia (1982).
Fuente: Elaboración Propia a partir del anuario de La Caixa.

Se mantienen en las mismas posiciones los cuatro primeros: Murcia, Cartagena, Lorca y Molina de Segura, aunque existen cambios muy sustanciales; en 1982 Murcia no era capaz de superar en el doble de población a Cartagena, mientras que en 2023 sí lo hace, de hecho, Cartagena para llegar a la mitad de la población que vive en el municipio de Murcia debería tener 230 349 y en realidad tiene 216 365, igual ocurre con el municipio de Lorca respecto a Murcia ya que esta población está muy lejos de 1/3 que le correspondería puesto que debería tener 153 449 habitantes (población esperada), mientras que registra el dato de 96 238 residentes.

La capital murciana, ha tenido un desarrollo espectacular en muchos aspectos: urbanístico, sanitario, comercial, cultural, universitario, a lo que se suma la consolidación de unas infraestructuras de transporte terrestre que la consolidan como eje de comunicaciones y cruce de autovías, ejerciendo un centralismo o forma de estrella que incluso sobrepasa los límites regionales (Morales, 2015).

Tal como se puede comprobar en la tabla 3 y figura 4, de las ciudades de la Región que ocupan los puestos 2-14, ninguna en 2022 es capaz de alcanzar la población esperada en relación con la capital regional, siendo Cartagena (0,93), Totana (0,84) y Caravaca de la Cruz (0,83) las que más se acercan, mientras que Alcantarilla (0,46), Torre Pacheco (0,48), y Águilas (0,54) las más alejadas. Destaca el importante ascenso en el rango de Torre Pacheco que pasa del lugar 12 en 1982 al seis en 2023.

Ciudad	Rango	Población Real u observada (Po)	Población Esperada (Pe)	Diferencia entre Po y Pe	Po x 100 /Pe
Murcia	1	460 349	460 349	0	1,0
Cartagena	2	216 365	230 349	-13 984	0,93
Lorca	3	96 238	153 449	-57 211	0,62
Molina de Segura	4	73 498	115 087	-41 589	0,63
Alcantarilla	5	42 559	92 069	-49 510	0,46
Torre-Pacheco	6	37 299	76 724	-39 425	0,48
Águilas	7	35 956	65 764	-29 808	0,54
Cieza	8	35 301	57 543	-22 242	0,61
Yecla	9	35 083	51 149	-16 066	0,68
San Javier	10	33 645	46 034	-12 389	0,73
Mazarrón	11	32 988	41 849	-8 861	0,78
Totana	12	32 316	38 362	-6 046	0,84
San Pedro del Pinatar	13	26 320	35 411	-9 091	0,74
Jumilla	14	26 234	32 882	-6 648	0,79
Caravaca de la Cruz	15	25 611	30 689	-5 078	0,83

Tabla 3. Regla Rango-Tamaño de los 15 municipios más habitados en la Región de Murcia (2022).
Fuente: Elaboración Propia a partir de la CREM.

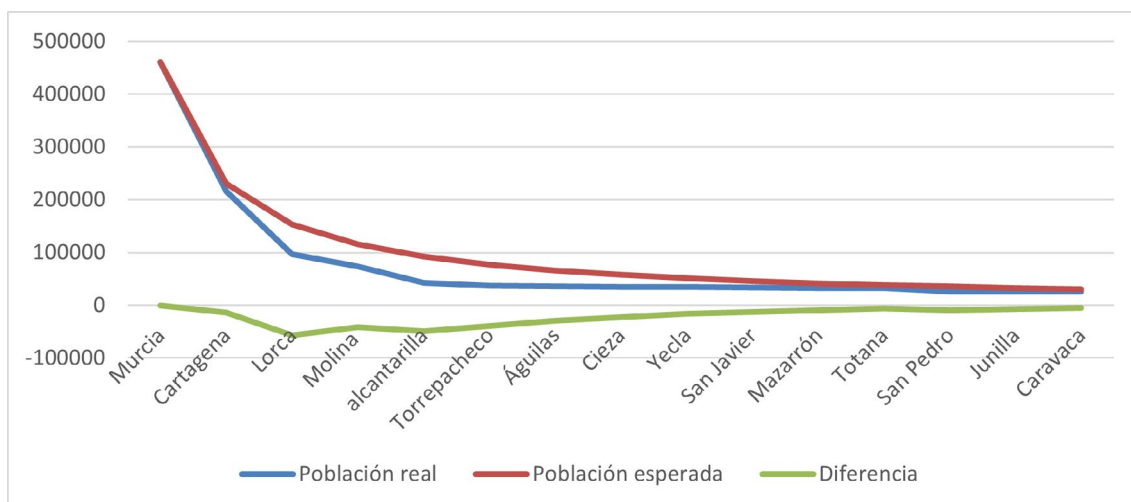


Figura 4. Regla Rango-Tamaño de los 15 municipios más habitados en la Región de Murcia (2022).
Fuente: Elaboración Propia a partir del anuario de la CREM.

3.1.2. Primacía en la red de ciudades

Se expresa a través de la relación cuantitativa entre la ciudad mayor del sistema urbano y las tres siguientes en la jerarquía poblacional. Se formula del siguiente modo:

$$I_p = \frac{P_1}{\sum_{i=1}^4 P_i} \times 100$$

Este índice proporciona magnitudes porcentuales que oscilan entre 25 y 100. Valores altos muestran redes macrocéfalas y valores bajos señalan redes bicéfalas o tricéfalas, con una distribución jerárquica de ciudades más regular.

Tras los oportunos cálculos entre estos cuatro municipios que ocupan la misma posición en 1982 y 2022 obtenemos datos muy significativos sobre la primacía y forma de organización de la red de ciudades de la comunidad murciana. En 1982 el índice alcanzaba un 52,12 pasando en el año 2022 a 54,38 lo que denota una red de ciudades bastante equilibrada, con tendencia hacia la tricéfalia en el denominado "triángulo murciano" (Capel, 1968):

Murcia-Cartagena-Lorca, a lo que también influye una clara evolución histórica y herencia del pasado, en donde estas ciudades siempre han jugado un papel fundamental en el equilibrio territorial dada su localización geográfica en lugar estratégico: Murcia, en el eje de los ríos Segura-Guadalentín y centro de la huerta, Cartagena como lugar estratégico de salida al mar con un puerto y recursos minerales importantísimos y Lorca como eje de comunicaciones en el valle del Guadalentín y por tanto, control de ruta entre Andalucía y el arco mediterráneo. Todas constituyen amplios territorios con sus propios espacios que a lo largo del tiempo ha ido ganando o perdiendo influencia en base al nivel de competitividad y atracción en cada una de ellas.

3.2. ANÁLISIS DE SECTORES ECONÓMICOS QUE CONDICIONAN LA ORGANIZACIÓN DE LA RED DE CIUDADES

Este análisis se hace con el objetivo de agrupar varios sectores que condicionan la estructura de la red de ciudades, según su peso económico y social generando mayor o menor atracción y compitiendo por un posicionamiento en el espacio regional.

3.2.1. Una industria concentrada en pocos municipios

En general podemos hablar de una región con un grado de industrialización medio y polarizado en unos pocos espacios ya que el peso de la agricultura y turismo se impone en muchos municipios que no han accedido a la industrialización como una fuente complementaria de trabajo y creación de riqueza. Los índices se elaboran en función del impuesto de actividades económicas (IAE). En el análisis de los diez municipios más industrializados, cuatro se encuentran por encima de la media entre el peso poblacional, destacando el caso de Cartagena que duplica este peso puesto que representa un 14,61% poblacional y un 35,08% industrial, a continuación, Yecla que pasa de un 2,26% poblacional a 4,54% industrial, Lorca de 5,41% a 7,19% y Molina de Segura de 3,52% a 4,8%. La capital regional mantiene un equilibrio ajustado ya que representa el 30,08% poblacional y el 29,22% industrial. El resto de los municipios debido en muchos casos a su carácter agrícola-turístico tienen valores por debajo de la media.

Cartagena figura como el núcleo más industrializado del espacio regional, las instalaciones del Valle de Escombreras, astillero de Navantia o Polígonos de Cabezo-Beaza o Los Camachos, son ejemplos del gran potencial de esta ciudad portuaria que mantiene su tradición industrial, aunque ha pasado periodos de reconversión industrial muy severos en las últimas décadas, destacando la gran crisis industrial de los años 80 en donde se desmontó gran parte de las industrias químicas y fertilizantes dedicadas a los abonos nitrogenados o la reestructuración de los astilleros. Molina de Segura, cuna tradicional de conservas vegetales también ha sufrido una gran reconversión por falta de competitividad con otros mercados nacionales y extranjeros, aunque por otro lado su término municipal ha servido para la instalación de gran parte de instalaciones procedentes de Murcia, lo que ha dado lugar al nacimiento o expansión de polígonos industriales como La Polvorista o Base 2 000, en donde han quedado instaladas diversas industrias y almacenes de carga para abastecer a la capital regional y el comercio por carretera (Transportes El Mosca, etc). Lorca ha tenido importantes actuaciones públicas para la creación de suelo industrial, la creación de Saprelorca fue una actuación a través del SEPES (Sociedad estatal) que ha desarrollado suelo industrial junto a la carretera nacional de Lorca a Puerto Lumbreras-Andalucía. Finalmente hay que destacar los espacios industriales en Murcia y su área metropolitana tales como el polígono Oeste-San Ginés entre la propia Murcia y Alcantarilla-Molina de Segura en donde los flujos de personas y mercancías son muy densos. De forma más aislada aparecen espacios industriales en Caravaca (calzados), Cieza y Jumilla (agroindustria), muebles y sector del hábitat en Yecla.

En la tabla 4 queda reflejada de forma cuantitativa los distintos índices aplicables a estos municipios, seguidamente presentamos una figura en forma de gráfico para hacer más visual los datos señalados.

Municipio	Población total, del municipio	% sobre el total Regional	Índice Comercial	% sobre el total Regional	Índice de Actividad Industrial	% sobre el total Regional
Murcia	460 349	30,06	1 153	40,25	772	29,22
Cartagena	216 365	14,13	512	17,87	927	35,08
Lorca	96 238	6,28	208	7,26	190	7,19
Molina de Segura	73 498	4,80	154	5,37	127	4,8
Alcantarilla	42 559	2,77	99	3,45	66	2,49
Torre Pacheco	37 299	2,43	36	1,25	17	0,64
Águilas	35 956	2,34	52	1,81	22	0,83
Cieza	35 301	2,30	54	1,88	16	0,60
Yecla	35 083	2,29	62	2,16	120	4,54
San Javier	33 365	2,17	48	1,67	25	0,94
Resto CC.AA.	501 084	30,43	486	17,03	360	13,62
Tota 10 munic.	1 003 057	69,57	2 378	83,03	2 282	86,37
Total, Región	1 531 141	100,00	2 864	100,0	2 642	100,0

Tabla 4. Índice Comercial e Industrial de los 10 municipios más habitados de Murcia (2022).
Fuente: Elaboración Propia a partir de la CREM.

3.2.2. Espacios comerciales localizados en los núcleos de mayor peso demográfico

La actividad comercial representa un sector dinámico que ha cambiado mucho en las últimas décadas, el pequeño comercio ha entrado en crisis por falta de competitividad ante la aparición de las grandes superficies comerciales en las áreas periféricas de las ciudades. Observamos como los cinco primeros municipios: Murcia, Cartagena, Lorca, Molina y Alcantarilla tienen un porcentaje superior de índice comercial en relación al número de sus habitantes; Murcia es el municipio de mayor índice y diferencia entre el índice poblacional (30,08%) y el comercial (40,25%), lo que supone más de diez puntos, en el caso de Cartagena se sitúa por encima de los seis puntos (14,61%-poblacional) y (17,87%-comercial), para los casos de Lorca, Molina y Alcantarilla la diferencia gira alrededor de un punto: Lorca (6,31% - 7,26%), Molina (4,54% - 5,37%) y Alcantarilla (2,82% - 3,45%)

Los municipios que ocupan los niveles de seis a diez, todos ellos por el contrario tienen un porcentaje mayor de población que el índice comercial que le correspondería, Mazarrón (2,41% - 1,45%), Cieza (2,4% - 1,81%), Águilas (2,38% - 1,88%), Yecla (2,36% - 2,16%) y Torre-Pacheco (2,25% - 1,67%).

Entre los municipios de Murcia y Cartagena prácticamente ocupan casi el 60% del índice comercial de toda la región (40,25%+17,87% = 58,12%), de hecho, un dato concluyente está relacionado con los centros comerciales. En la Región de Murcia existen un total de 23 de los cuales 10 se localizan en Murcia y 6 en Cartagena lo que viene a ser un 69,56% del total, lo que traducido a metros de superficie supone un 73,24% del total regional, destacando la capital murciana con un 46,74% del total regional, lo que indica un grado de atracción que abarca a todo el espacio regional y que incluso se proyecta a provincias limítrofes, esencialmente a los municipios de la Vega Baja como Orihuela, del sur de la provincia de Albacete como Hellín o del este almeriense como la Sierra de María o Huerca-Overa. Lorca ocuparía un tercer nivel y los municipios turísticos ribereños de San Javier, Los Alcázares o Águilas un cuarto nivel comercial, aunque la atracción para todos ellos de Murcia y Cartagena es muy elevada.

Municipio	Nº de centros comerciales	Superficie	% superficie total en la CC.AA.
Águilas	1	29 082	4,84
Los Alcázares	1	5 920	0,98
Cartagena	6	156 212	26,04
Lorca	2	80 363	13,37
Molina de Segura	2	23 485	3,90
Murcia	10	280 770	46,74
San Javier	1	24 813	4,13
Total	23	600 645	100,00

Tabla 5. Centros comerciales en Murcia (2023).
Fuente: Elaboración Propia.

3.2.3. Una red de comunicaciones radial en torno a Murcia

Las comunicaciones representan un carácter estratégico para el desarrollo del espacio, en una sociedad globalizada la movilidad supone la apertura de nuevas vías de negocio y la llegada de bienes y servicios a un espacio determinado. En la Región de Murcia el mayor esfuerzo por aumentar y mejorar las comunicaciones ha sido realizado en la red de carreteras y, a partir del año 2022 con la llegada de la Alta Velocidad a la ciudad de Murcia. El espacio aéreo también ha mejorado con la apertura del aeropuerto internacional de Corvera en 2019, no obstante, es necesario tener presente que el cercano aeropuerto de El Altet-Elche, dada su proximidad y oferta ha sido un lugar de referencia para todos los murcianos cuando han tenido que hacer vuelos de carácter internacional puesto que su oferta es mucho más amplia y competitiva que el aeropuerto de Corvera. El tráfico marítimo de personas es irrelevante debido a la cercanía de los puertos de Alicante y Almería que acumulan tradición de pasajeros. Cartagena está más dedicada a las actividades industriales y en los últimos años a la llegada de cruceros que suelen hacer escala en la ciudad, aportando importantes beneficios a la ciudad.

La red de carreteras tiene una configuración en forma radial, cuyo eje central es la ciudad de Murcia, en ella confluye el eje mediterráneo de la A-7 que llega desde la frontera francesa hasta Algeciras y la A-30 que procede desde Madrid hasta Cartagena. Otras autovías construidas en la dos últimas décadas que tienen un carácter más secundario son la RM-15 desde Murcia a Caravaca, la cual ha dinamizado al Noroeste murciano en relación con la capital regional incluyendo a las ciudades de Cehegín, Bullas y Mula, la RM-11 de Lorca a Águilas, y la RM-3 desde Totana y Alhama a Mazarrón, abriendo ambas el corredor del Guadalentín al litoral murciano. La autopista AP-7 que bordea el litoral murciano hacia Almería ha supuesto una gran inversión que está costado mucho rentabilizar por la falta en la densidad de tráfico. En 2024 se ha puesto en marcha el tramo de la A-33 que desde la M-30 a la altura del Puerto de La Losilla llega hasta Fuente la Higuera (Valencia) enlazando con la autovía desde Albacete-Valencia, este eje interior supone un gran alivio en la densificada autovía de Murcia-Valencia a través del Elche-Monforte del Cid.

Se observan grandes diferencias entre las superficies que ocupan territorialmente estas áreas y el número de habitantes que las habita. Entre las tres áreas de Murcia viven el 53,1% de los habitantes de la región y encontramos el 49,9% del total de camas disponibles de la Región lo que indica 431 hab./cama. En cuanto a mayor dotación destaca el área de Cartagena que presenta 300 hab/cama, mientras que Yecla con 638 y Lorca con 624 son las deficitarias, encontrándose la media regional en 458 hab./cama. En la tabla 6 presentamos los datos más destacados.

Nombre área	Habitantes	Nº hospitales	Nº camas	Nº hab/cama
Murcia Oeste, Este y Vega Media	813 074	3	1 665	431
Cartagena	237 114	2	788	300
Lorca	180 570	1	289	624
San Javier	114 199	1	255	447
Caravaca	69 938	1	113	618
Yecla	61 317	1	96	638
Cieza	54 936	1	124	443
Total	1 531 141	10	3 336	458

Tabla 6. Distribución por áreas de salud la relación de camas hospitalarias por habitantes.
Fuente: Servicio murciano de salud (2023) y elaboración propia.

En relación con la oferta hospitalaria privada se eleva a 751 camas, la distribución geográfica aparece siete hospitales, uno en Cartagena con 214 camas y los otros seis en Murcia, cuatro en la capital y dos en el área metropolitana: uno en Alcantarilla y el otro en Molina de Segura. Es evidente la ausencia de hospitales privados en la mayor parte de la Región, solamente el área de Murcia y en menor proporción Cartagena tienen este tipo de establecimientos que también prestan servicios públicos mediante convenio con la Consejería de Sanidad. Respecto a la oferta de hospitales geriátricos tenemos siete, todos de titularidad privada, con total de 628 plazas, llama la atención que ninguno se encuentra localizado en Murcia, ni tan siquiera en su área metropolitana (tabla 7).

Ciudad	Nº camas	Finalidad asistencial
Alcantarilla	139	Médico-quirúrgica
Cartagena (2 centros)	234	Médico-quirúrgica
Molina de Segura	83	Médico-quirúrgica
Murcia (3 centros)	349	Médico-quirúrgica
Lorca	175	Geriatría
Caravaca de la Cruz	39	Geriatría
Cartagena (2 centros)	247	Geriatría
Cehegín	28	Geriatría
Cieza	40	Geriatría
San Pedro del Pinatar	99	Geriatría

Tabla 7. Distribución de la oferta privada de camas hospitalarias en centros quirúrgicos y geriátricos.
Fuente: Servicio murciano de salud (2023) y elaboración propia.

Por último, hacemos referencia a la escasa oferta de centro psiquiátricos, encontramos tres para toda la Región de Murcia, en total 206 plazas, todos en Murcia, uno de titularidad pública con 94 plazas, los otros dos privados con 50 y 62 plazas, lo que evidencia la primacía de Murcia sobre el resto de la CC.AA.

3.2.5. Concentración de la enseñanza superior en Murcia

Los establecimientos universitarios ejercen una gran atracción para los ciudadanos en tiempo de formación, son tres las universidades que forman parte del distrito universitario de la Región, dos de ellas de titularidad pública (Murcia y Politécnica de Cartagena) y una privada (Universidad Católica San Antonio). La Universidad de Murcia, presenta la oferta más amplia de grados y másteres, la mayor parte de sus instalaciones se encuentran en el término municipal de Murcia, aunque también tienen extensiones en Lorca, Cartagena y San

Javier. La Universidad Católica San Antonio, se localiza en la pedanía murciana de La Ñora y tiene extensión en Cartagena. Finalmente, la Politécnica de Cartagena, se encuentra en la propia ciudad en dos campus próximos: La Muralla y Alfonso XIII. La centralidad de Murcia es patente ya que alberga entre las dos universidades más del 81% del alumnado universitario, Cartagena tendría el 17%, Lorca y San Javier alrededor del 1% cada una de ellas. Murcia es la gran capital universitaria de la Región con proyección internacional por la llegada de alumnado procedentes de programas europeos Erasmus y Mundus.

3.2.6. Proporcionalidad de la oferta cultural

Teatros y museos son espacios de gran atractivo cultural que reúnen en sus diferentes programaciones a miles de espectadores todos los años. La Región de Murcia alberga una importante cantidad de este tipo de establecimientos en donde la capacidad y programación desarrollada son elementos clave. En relación con teatros que forman la red de titularidad pública encontramos un total de veintisiete, destacando el municipio de Murcia con un total de siete, lo que significa una atracción que sobrepasa los límites municipales, este sería el elemento diferenciador ya que en las demás ciudades los asistentes proceden del ámbito local. En el caso de museos la red pública alberga un total de 49, Murcia con trece y Cartagena con siete poseen los principales recursos y las visitas que atraen el turismo internacional, en las demás ciudades existen museos relevantes pero su atracción es más reducida.

Ciudad	Teatros	Museos	Ciudad	Teatros	Museos
Abarán	1	1	Lorca	1	3
Águilas	1	1	Lorquí	1	
Aledo	1		Mazarrón		1
Alcantarilla	1	2	Molina	2	1
Alhama de Murcia		1	Mula	1	2
Archena		1	Murcia	7	13
Blanca	1	1	Puerto Lumbreras		1
Bullas	1	1	San Pedro Pinatar		1
Calasparra		1	San Javier	1	
Caravaca	1	3	Santomera	1	
Cartagena	2	7	Torre Pacheco	1	
Cehegín		1	La Unión		1
Cieza	1	1	Yecla	1	3
Jumilla	1	2	Total	27	49

Tabla 8. Relación de teatros y museos que forma la red pública en la Región de Murcia (2023).
Fuente: Comunidad Autónoma y elaboración propia.

3.3. LA CENTRALIDAD DE MURCIA EN EL MODELO DE RELACIONES ESPACIALES ACTUALES

Teniendo presente algunos índices como es el Cálculo del Centro de Gravedad (R_n) de Consuelo Carrera y otras teorías clásicas como los trabajos de Reilly (1931) que fue el primero en relacionar el área de influencia de la ciudad con el campo gravitatorio: *"El flujo de personas, bienes, ideas e información entre ciudades es directamente proporcional al producto de su población e inversamente proporcional a la distancia entre ellas"*. También especialmente el método de Converse (1949) que, sobre una modificación de Reilly, permite identificar sobre el territorio el punto de ruptura que marca el límite teórico de las áreas de influencia de las ciudades, hemos llevado a cabo una cartografía que presentamos en la figura y que a nuestro entender resulta suficientemente significativa por sí misma. Señalamos que el espacio comercial de Murcia-capital abarca a todo el conjunto regional y constriñe mucho la influencia de las dos otras grandes áreas comerciales: Cartagena y Lorca. Las buenas infraestructuras, cercanía y gran oferta hacen de Murcia un gran espacio comercial que deja muy poco margen de competencia a los otros núcleos, que apenas quedan circunscritos a su término municipal y en parte a los municipios limítrofes.

Aplicando estos índices y la posición geográfica de los municipios podríamos establecer la localización de los tres espacios comerciales principales (Murcia, Cartagena y Lorca) matizando para el caso de Murcia-capital- que se podría configurar en tres coronas, en el cuadro que presentamos a continuación quedan resumidos estos resultados.

Municipio	Corona	Número	Nombre de los municipios
Murcia	Corona 1	9	Albudeite, Alcantarilla, Alguazas, Campos del Río, Ceutí, Las Torres de Cotillas, Lorquí, Murcia, Molina del Segura
	Corona 2	28	Abarán, Abanilla, Aledo, Alhama, Archena, Beniel, Blanca, Bullas, Campos del Río, Cartagena, Cieza, Fortuna, Fuente Álamo La Unión, Librilla, Lorca, Los Alcázares, Mazarrón, Mula, Ojós, Pliego, Ricote. Santomera, San Javier, San Pedro del Pinatar, Torre Pacheco, Totana, Ulea, Villanueva del Segura.
	Corona 3	8	Águilas, Calasparra, Caravaca de la Cruz, Cehegín, Jumilla, Moratalla, Puerto Lumbreras, Yecla
Cartagena		8	Cartagena, Fuente Álamo, La Unión, Los Alcázares, Mazarrón, San Javier, San, Pedro del Pinatar, Torre Pacheco
Lorca		5	Águilas, Aledo, Lorca, Puerto Lumbreras, Totana

Tabla 9. Relación de áreas de influencia a través de coronas de proximidad.
Fuente: Elaboración propia.

La primacía de Murcia sobre el resto de las ciudades de la red urbana de la CC.AA., indica sobre el territorio una área de influencia que ocupa todo el territorio regional y que incluso lo rebasa, atrayendo a otras localidades de CC.AA. limítrofes como son los municipios del sur de Albacete (Hellín o Tobarra), la Vega Baja del Segura en la provincia de Alicante (Orihuela, Crevillente, Albatera, Cox, Catral o Callosa de Segura) y municipios del este de Almería (Vélez-Rubio, Almanzora o Huércal-Overa).

En la figura 7 observamos el área de influencia de Murcia y las subáreas secundarias de Cartagena (Fuente Álamo, La Unión, Los Alcázares, San Pedro del Pinatar, San Javier y Torre Pacheco) y de Lorca (Puerto Lumbreras, Aledo, Totana y Águilas)



Figura 7. Determinación de áreas de influencia comerciales por coronas.
Fuente: elaboración propia.

4. CONCLUSIONES

La CC.AA., de Región de Murcia, constituye una región urbana con características que la individualizan y generan una morfología singular, observamos que la evolución en estos últimos cuarenta años tal como indican los diferentes indicadores utilizados muestran una preponderancia de la capital regional sobre el resto del territorio, con una posición destacada en actividad económica y peso demográfico como señala Sassen (2007), en una economía globalizada, con un intenso desarrollo de las comunicaciones y el acceso a equipamientos y servicios.

Murcia-capital- está configurada dentro del espacio regional como un referente en cuanto a equipamiento comercial, sanitario, administrativo, cultural y universitario, recibido los mayores flujos y movilidad de los habitantes del conjunto regional, también es la sede de todas las consejerías del gobierno regional murciano, lo que ha repercutido en un perfil de ciudad funcionarial y de servicios variados. Su área de influencia excede los límites regionales abarcando otros espacios de la Vega Baja del Segura en la provincia de Alicante, este de Almería y sur de Albacete.

Cartagena, como segunda ciudad regional, reúne un importante complejo industrial habiendo creado su propia subárea de influencia comercial, sanitaria y universitaria. Está bien comunicada por autovía con la capital regional que la separa unos 50 kms. El eje Murcia-Cartagena constituye el motor poblacional (44%) económico y de servicios de todo el conjunto regional, configurando una primera corona sobre la cual giran el resto de las comarcas murcianas

El triángulo formado por las ciudades de Murcia-Cartagena-Lorca ha continuado aglutinando la mayor parte de las actividades regionales y un gran peso poblacional en el conjunto regional (50%), aunque las dos primeras ciudades tiene un peso relevante en la mayor parte de los servicios generados en la comunidad autónoma, ocupando índices de primacía y una jerarquía urbana muy significativa, por todo ello sería necesario aunque complicado que los espacios más periféricos ganen mayor peso específico pese a la tendencia creciente de ir perdiéndolo, como está sucediendo con datos de crecimiento negativo en municipios del Noroeste y Valle de Ricote, por todo ello es precisa una revisión en cuanto a la mejora de los ejes de comunicación interior, así como la recuperación demográfica que cada vez está más desequilibrada a favor de las grandes áreas metropolitanas de Murcia y Cartagena, que han sido las que más oportunidades de trabajo han generado, prueba de ello ha sido la atracción de la mayor parte de los inmigrantes llegados a la Región que se han instalado en Murcia-capital- por la proliferación de servicios terciario y en Cartagena y su área de influencia, en donde municipios como Torre Pacheco, San Javier o el mismo Cartagena han ofrecido una creciente empleabilidad en tareas agrícolas y la hostelería.

Respecto a las comunicaciones, en las comarcas del Valle del Guadalentín, Vega media del Segura y Cartagena son mucho más densas y eficientes que los espacios del interior, lo que incide en desequilibrar los municipios históricamente más deprimidos del interior en relación con los anteriormente enunciados y hacen difícil un desarrollo armónico de todo el espacio regional.

La identidad regional y los avances socioeconómicos experimentados en las cuatro últimas décadas han conformado un espacio muy dinámico, de hecho las oportunidades y fortalezas han contrarrestado debilidades endémicas, aunque tampoco podemos olvidar las amenazas que pueden frenar los logros alcanzados e incluso iniciar un camino de retroceso perjudicial para este espacio geográfico, por ejemplo, la falta de competitividad de los productos murcianos ante el empuje de la globalización y los acuerdos en materia agrícola de la Unión Europea con países terceros como serían los llevados a cabo con el norte de África, el cierre parcial o definitivo de reservas hídricas externas, de todos es conocida la incertidumbre sobre el trasvase Tajo-Segura. También la llegada de la Alta Velocidad a Cartagena y Lorca con la continuidad hacia Andalucía o la construcción del corredor transeuropeo de mercancías son cuestiones pendientes, así como una mayor potenciación de los productos agroindustriales y el turismo como elementos clave en el desarrollo regional en una Región que forma parte del arco mediterráneo y cuyas expectativas de desarrollo son altas.

Tras cuarenta años de autonomía, en su conjunto la Región de Murcia ha mejorado sus índices de bienestar económico y social, destacando que los núcleos de Murcia y Cartagena han tenido el mayor protagonismo y de cara al futuro la tendencia continúa decantándose hacia los mismos, lo que habrá que tener en cuenta a la hora de aplicar políticas de ordenación territorial y reequilibrio espacial, que consoliden un espacio con un crecimiento solidario y equitativo entre las diferentes comarcas que lo componen.

BIBLIOGRAFÍA

- ALFONSO ROA, Ó. A. (2018). Metropolización versus ciudades intermedias. La incompatibilidad del auge de las ciudades intermedias En la fase actual de la urbanización de la población colombiana. *Virajes* (20) 1. 83-111.
- ARNÁEZ, J.; DÍEZ DEL CORRAL, J; MUGA., M. (1985). *Jerarquía Urbana y áreas funcionales en La Rioja*. Logroño: Comunidad Autónoma de La Rioja. Ciencias de la Tierra. Geografía 4.
- AUERBACH, F. (1913). Das Gesetz der Bevb'Ikerungs Konzentration, ((Petermanns Geographische Mitteilunggenn. (59), 74
- CAPEL. H. (1968). *Lorca, capital subregional*, Lorca: Cámara Oficial de Comercio e Industria de Lorca, 1968, 260. <<http://www.ub.edu/geocrit/Lorca-Capel.pdf>>
- CONVERSE, P.D. (1949). Laws of Retail Gravitation. *Journal of Marketing*, (14) 94-102.
- DEL PINO ARTACHO, J. A. (2001). Hacia la comprensión del espacio urbano global: ¿sistemas de ciudades o redes urbanas?
- GARCÍA SÁNCHEZ, R; SEGADO VÁZQUEZ, F. (2015). Ciudad flujo: complejidad y desorden. La superación de la homogeneidad y la jerarquía urbana y política. *Arte y políticas de identidad* (12) 111.
- GODOY GUTIÉRREZ, R.D. (2003). El sistema urbano en la ordenación del territorio estudio de caso: Departamento del Atlántico. *Cuadernos de Geografía (Bogotá)* 12. 61-82.
- GONZÁLEZ, S. (2007). Trepano por la jerarquía urbana: nuevas formas de gobernanza neoliberal en Europa. *UOC Papers* (5).
- GUTIÉRREZ H, ROBERTO F (2023). La ciudad: calificación y jerarquía urbana. *CE Noticias Financieras*.
- LEÓN, N; RUIZ, C.A. (2016). El sistema urbano en Colombia y la formación metropolitana: una aproximación desde la nueva geografía económica. *Cuadernos de Geografía (Bogotá)* (25).2 21-37.
- MORALES YAGO, F. J. (2015). Evolución de la jerarquía urbana en la Región de Murcia tras más de treinta años de la aprobación del estatuto de autonomía (1982-2014). *Espacio Tiempo Y Forma. Serie VI, Geografía*, (6-7), 185-203. <https://doi.org/10.5944/etfvi.6-7.0.14853>
- NEAL, ZACHARY P. (2011). De los lugares centrales a las redes: la transición en la jerarquía urbana de los Estados Unidos desde 1900 hasta el 2000 (Zachary P. Neal). *City & Community* (10).1. 49-75.
- ORTELLS CHABRERA, V. (1983). *La plana de Castelló: jerarquía i connexió urbana*. Valencia, Castelló: Colegio Oficial de Arquitectos.
- ONDOÑO SÁNCHEZ, I; CEBRIÁN ABELLÁN, F. (2022). La Reterritorialización de las ciudades intermedias. Propuesta metodológica para delimitar áreas urbanas: El caso de las capitales de provincia de Castilla-La Mancha. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles* 92, 1-51.
- PILLET, F; CAÑIZARES, M.C. (2017). *Policentrismo y áreas funcionales de baja densidad*. Síntesis. Madrid, 299.

- PUEBLA, J.M. (2021). Analistas simbólicos, jerarquía urbana y atracción de talento en las ciudades mundiales españolas (2005-2019): Un análisis a partir de la EPA. *Documents D'anàlisi Geogràfica* (67)3 495-519.
- RACIONERO, L. (1981): *Sistemas de ciudades y ordenación del territorio*. Alianza Universidad. Madrid. 224.
- REILLY, W.J. (1931). "The Law of retail Gravitation". New York.
- SÁNCHEZ HERNÁNDEZ, J. L.; LLORENTE PINTO, J.M; RODERO GONZÁLEZ, V.; ALONSO SANTOS, J.L. (2015) Localización industrial y jerarquía urbana: la elaboración de alimentos y bebidas en las regiones interiores de España. *Revista de Estudios Andaluces* (32) 108-33.
- SANCHEZ ZABALA, R. (1989). Jerarquía y red urbana en Extremadura. Aplicación de la técnica del análisis factorial. *Norba*, (8-9) 655-72.
- SASSEN, S (2007). El reposicionamiento de las ciudades y regiones urbanas En una economía global: ampliando las opciones de políticas y gobernanza. *EURE* 33.100: 9-34.
- SERRANO MARTÍNEZ, J.M. (1984). *Jerarquía de ciudades y áreas de influencia en la Región de Murcia*. Departamento de Geografía General. Cajamurcia. Murcia. 440.
- SERRANO MARTÍNEZ, J.M. (2003). Aumento de la construcción de viviendas en la Región de Murcia; ¿un modelo sostenible?. *Papeles de Geografía*. Universidad de Murcia. 167-183.
- SERRANO MARTÍNEZ, J.M. (2004). Pautas de crecimiento de la población en la Región de Murcia, 1975-2004. Dinamismo y debilidades. Algunas consideraciones. *Papeles de Geografía*. Universidad de Murcia. 151-171.
- SERRANO MARTÍNEZ, J.M. (2006). El «Boom» de la construcción de viviendas en la Región de Murcia. Un proceso complejo y con múltiples implicaciones. Breves apuntes. *Papeles de Geografía*. Universidad de Murcia. 121-149.
- SERRANO MARTÍNEZ, J.M. (2007). El eje Murcia-Cartagena, ¿génesis de una futura área urbana; potencial y debilidades. *Papeles de Geografía*. Universidad de Murcia. 139-170.
- ZÁRATE MARTÍN, M.A. (2012). *Geografía urbana. Dinámicas locales, procesos globales*. Ramón Areces. Madrid. 352.
- ZÁRATE MARTÍN, M.A. (2012). *En torno a la ciudad y la forma urbana*. Ed. Académica Española. Saarbrücken (Alemania). 227.
- ZIPF, G.K. (1949). *Comportamiento humano y el principio del mínimo esfuerzo*. Prensa Addison-Wesley.