

La transformación urbana y territorial de la ciudad de Murcia y su entorno (1977-2010)

Land-use transformations in the city of Murcia and its surroundings (1977-2010)

Pablo Martí Ciriquián* y Elisa Moreno Vicente**

1. INTRODUCCIÓN

El conjunto de poblaciones del Arco Mediterráneo Español han desarrollado una importante transformación urbanística durante la etapa autonómica, en general, y una desmesurada expansión urbana las últimas décadas, en particular. Sin embargo, cada uno de los territorios y ciudades han llevado acabo una particular forma de acoger ese nuevo suelo desarrollado en las últimas décadas. El caso de la ciudad de Murcia y su territorio es especialmente interesante por su singularidad.

En el ámbito administrativo, la Región de Murcia se configura como una Comunidad Autónoma uniprovincial, sin la provincia de Albacete a la que había estado vinculada administrativamente con anterioridad. Esta situación, junto con la estrategia del gobierno autonómico, ha permitido que durante estos años se haya reforzado la capitalidad de la ciudad de Murcia. A pesar de esa apuesta regional por su capital, resulta significativa la indefinición jurídica del área metropolitana

* Profesor titular del área de conocimiento de Urbanística y Ordenación del Territorio en la Universidad de Alicante (pablo.marti@ua.es).

** Técnico Responsable del Servicio de Urbanismo de la Dirección General de Territorio y Vivienda, Comunidad Autónoma de la Región de Murcia. Arquitecta (elisa.moreno@carm.es).

Este texto se enmarca en el proyecto de investigación “Las ciudades españolas en la etapa autonómica (1978-2008). Dinámicas, procesos y políticas”. Ref. CSO 2009-11261 (Subprograma GEOG), del Ministerio de Ciencia e Innovación.

que corresponde a la influencia de la ciudad de Murcia. Cada uno de los diferentes organismos, entidades o autores han definido esos límites de manera diversa¹.

A su vez, el territorio municipal de Murcia tiene unas características muy singulares en lo relativo a la situación territorial de la ciudad y su entorno: su inserción en un valle agrícola regado por el río Segura y Guadalentín (también conocido como Sangonera o Reguerón) con una Huerta de reconocido valor paisajístico; una organización administrativa interna del municipio de Murcia que reconoce más de cincuenta pedanías y núcleos urbanos dispersos en su término; y, una red viaria de conexión territorial cuyas modificaciones han dado lugar a nuevas periferias, a cierta distancia de la ciudad.

En este contexto territorial destaca el importante aumento de nuevo suelo en el municipio y la transformación del espacio periurbano entorno a la ciudad, pero también cómo se ha transformado la ciudad a lo largo de estos años (figuras 1 y 2).

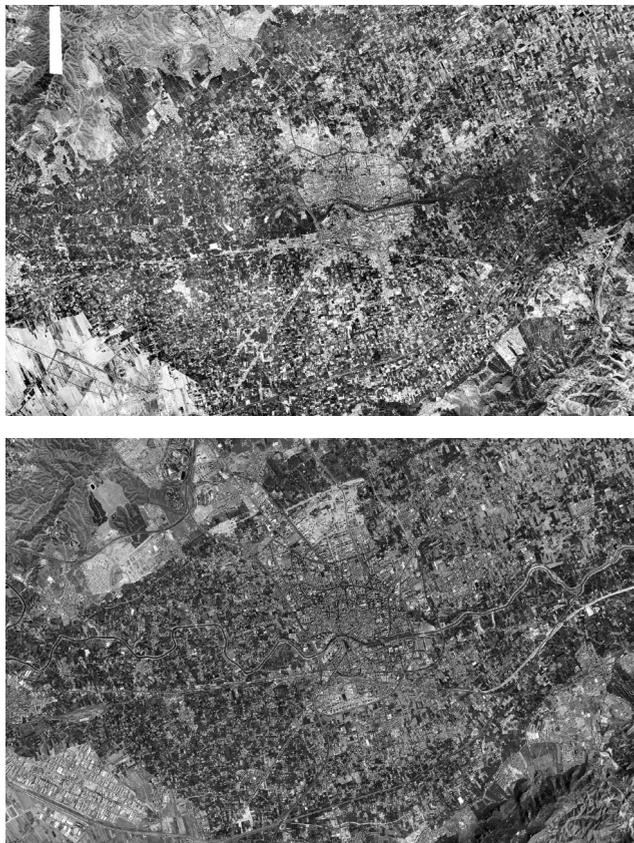
Por tanto, nos encontramos ante dos procesos complementarios, y en cierta manera contradictorios, como son el refuerzo de la centralidad urbana y la ocupación centrífuga de los nuevos desarrollos residenciales. Aunque hay que señalar que estos dos procesos se producen con diferentes intensidades y en distintos momentos. Así, en un primer periodo –hasta 1995 aproximadamente– la transformación del centro histórico adquiere una importancia considerable en la imagen de capitalidad; mientras que, a partir de esa fecha, será cuando los esfuerzos de transformación territorial y urbana se sitúen en las nuevas periferias, fundamentalmente al norte de la ciudad. Por lo demás, el

¹ Se adjunta una tabla resumen que define algunas de las delimitaciones establecidas para el área metropolitana de Murcia por el Ministerio de Fomento (<http://atlas.vivienda.es/carto.php?>), el proyecto AUDES (<http://alarcos.esi.uclm.es/per/fruiz/audes/index.htm>) y los sistemas urbanos según movilidad (Josep Roca Cladera, Monserrat Moix Bergadà y Blanca Arellano Ramos (2012): “El sistema urbano en España”. *Scripta Nova*, XVI/395).

Ministerio de Fomento de España	Proyecto AUDES	Sistemas Urbanos según movilidad
Murcia	Murcia	Murcia
Molina de Segura	Molina de Segura	Molina de Segura
Alcantarilla	Alcantarilla	Alcantarilla
Las Torres de Cotillas	Las Torres de Cotillas	Beniel
Archena	Alguazas	Fortuna
Ceutí	Lorquí	Santomera
Alguazas	Santomera	
Lorquí		
Librilla		
Santomera		

FIGURAS 1 Y 2

FOTOGRAFÍAS AÉREAS DE MURCIA EN 1981 Y 2011



Fuente: Infraestructura de Datos Espaciales de la Región de Murcia.

proceso de ocupación del espacio agrícola de huerta será continuo a lo largo de todo el periodo autonómico, un proceso que se había iniciado con anterioridad aunque con menor intensidad.

2. OBJETIVOS DEL TRABAJO

En la transformación y la ocupación del suelo del término municipal de Murcia han influido diversos factores que han incidido en la actual configura-

ción del espacio murciano. Entre estos condicionantes, además de los de carácter socioeconómico y político, destacan las diferentes planificaciones territoriales y urbanas que han dado lugar a esta realidad. En este sentido, se identifican dos procesos diferentes pero que se han producido en este periodo, por un lado el refuerzo de la capitalidad de la ciudad central y, por otro lado, la expansión de la edificación en el ámbito de huerta y las periferias al norte de la ciudad.

Así, los objetivos, por tanto, se centran en la identificación de las transformaciones urbanas y territoriales más importantes del término municipal de Murcia durante el periodo autonómico (1977-2010) así como su caracterización morfológica y paisajística.

Para el primer caso se parte de la hipótesis de que la transformación urbana que mejor representa el refuerzo de la centralidad de la ciudad de Murcia son los cambios en el centro histórico y, por tanto, se estudia cómo ha cambiado la edificación y el paisaje urbano de esta parte de la ciudad.

Respecto al segundo grupo de procesos, la ocupación territorial del entorno, se parte de la consideración de que los dos procesos más representativos son: por un lado, la ocupación de edificación diseminada en los espacios periurbanos de huerta y, por otro, las nuevas operaciones residenciales y terciarias situadas en la periferia norte de la ciudad de Murcia. Para el primero de los casos, el diseminado sobre la huerta de Murcia, se identifican los diferentes tipos de Huerta que han rodeado la ciudad y cómo ha sido transformado ese territorio con la ocupación de nuevas edificaciones. En lo referente a las nuevas periferias apoyadas en la nueva autovía A-7 se estudia el contexto en el que se produce la ocupación de las periferias a nivel global, identificando las características del caso de Murcia.

3. METODOLOGÍA Y FUENTES

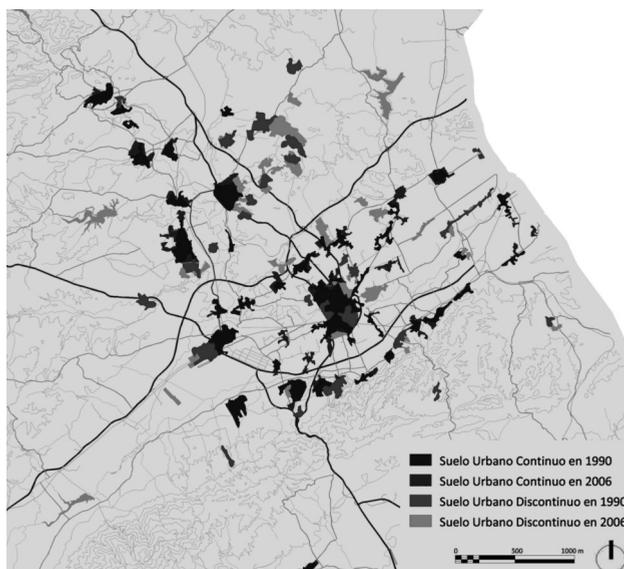
Para analizar la situación acontecida en los últimos lustros respecto a la transformación y ocupación del territorio murciano conviene tener en cuenta el marco legislativo y relacionarlo con la realidad física resultante posteriormente. Se propone, por un lado, el estudio de los planes que afectan a la ocupación y transformación del suelo y, por otro lado, el análisis de las transformaciones reales llevadas a cabo en la ciudad de Murcia y su entorno.

En el caso del término municipal de Murcia, los planes generales elaborados durante el periodo autonómico –1977 y 2001– y que han condicionado la actual realidad son dos: el plan elaborado por Manuel Ribas Piera aprobado en 1977; y el plan elaborado por la gerencia de urbanismo del Ayuntamiento de

Murcia, aprobado en diciembre de 2001. También, se analizan los antecedentes, ya que algunos planes sectoriales tienen una cierta influencia en las determinaciones establecidas en el plan de 1977, al ser concebido como plan integral de todo el término municipal y atender, tanto la transformación y crecimiento urbano, como el resto del territorio municipal.

En relación con la realidad física resultante se han estudiado las transformaciones y los crecimientos correspondientes a partir de dos conjuntos de fuentes que explican la realidad física en cada uno de los momentos estudiados. Por un lado, se ha dispuesto de la secuencia de fotografías aéreas ofrecidas por la propia administración regional a través de Cartomur². Por otro lado, y para una parte muy importante de este periodo, se puede disponer de la secuencia de mapas elaborados por el proyecto Corine Land Cover que muestran el suelo artificializado para los años 1990, 2000 y 2006 (figura 3 y tabla 1).

FIGURA 3
REPRESENTACIÓN GRÁFICA DE LOS CRECIMIENTOS DE SUELO
ARTIFICIALIZADO ENTRE 1990 Y 2006



Fuente: Elaboración propia a partir de Corine Land Cover.

² Las ortofotos correspondientes a los diferentes años puede ser consultada a través de la aplicación Cartoteca de la Infraestructura de Datos Espaciales de la Región de Murcia en el siguiente enlace: <http://www.cartomur.com/>.

TABLA 1
 DATOS SOBRE LA OCUPACIÓN DEL SUELO ARTIFICIAL Y LA VARIACIÓN DE
 LA POBLACIÓN A PARTIR DE LOS DATOS DEL CORINE E INE

Municipio	Variaciones de Suelo Artificial	Variación de la Población
	1990-2006	1990-2006
Murcia	14%	27%
Molina de Segura	77%	52%
Santomera	103%	63%
Torres de Cotillas	72%	33%
Alguazas	69%	18%
Lorquí	495%	22%
Archena	99%	24%
Ceutí	152%	39%
Beniel	2%	40%
Alcantarilla	76%	28%
Área Metropolitana	45%	30%

Además de los datos gráficos y cuantitativos anteriores, se han consultado otras bases de datos que ofrecen la cuantificación de aspectos relevantes para comprender la transformación de este territorio como son las bases de datos del Instituto Nacional de Estadística o la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia.

Por último, conviene señalar la importante producción científica sobre la transformación de la ciudad y el territorio de Murcia, especialmente desarrollada por los profesores de la Facultad de Geografía de la Universidad de Murcia.

4. EL REFUERZO DE LA CENTRALIDAD DE LA CAPITAL. LA RENOVACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO

Una de las características que ha influido en el devenir que ha tenido el centro histórico de la ciudad de Murcia ha sido el mantenimiento de su posición central en el conjunto urbano continuo, incluso después del crecimiento y expansión de la ciudad y sus alrededores. Esta circunstancia junto con la re-

novación del caserío y la reforma interior sufrida a mediados de los cincuenta son algunos de los aspectos, de carácter urbanístico, que han condicionado el estado actual del centro histórico de la ciudad.

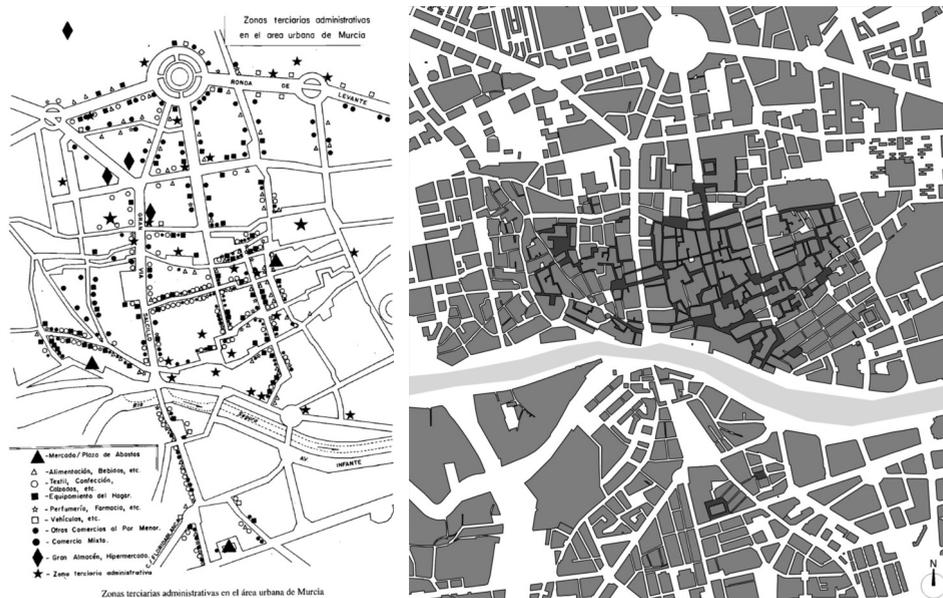
En relación con las estrategias de intervención en el casco histórico y la normativa que la regula, se suelen mencionar dos aproximaciones diferentes en la manera de entender la evolución y renovación en este ámbito de la ciudad: la de carácter renovador por parte de la corporación municipal, por un lado, frente a otras actitudes más cercanas al conservacionismo, alentadas por las administraciones autonómica y estatal, por el otro. Un ejemplo elocuente en este sentido es el plan general de 1977 que, teniendo un antecedente de carácter proteccionista como era la Declaración del Recinto histórico de Murcia en 1976 (BOE 10 de marzo de 1976) en el que se dispone la defensa y conservación del entorno y ambiente propio de este conjunto, la propuesta del plan general no establece criterios de protección efectivos y permite el incremento del aprovechamiento. Es probable que el importante estado de deterioro de las edificaciones antiguas llevara a los redactores del plan general a no establecer criterios de protección que impidiera la renovación del casco histórico e, incluso, incrementar la edificabilidad para fomentar dicha renovación. Este contexto normativo ha producido durante los años de desarrollo una importante transformación de la edificación, así como la implantación de comercios y servicios (Cano Clarés, 2009)

Respecto a la influencia en el actual centro histórico del proyecto de reforma interior llevado a cabo en el Murcia, resulta interesante establecer algunos paralelismos con otra ciudades. Al igual que en muchas ciudades españolas, en el caso de Murcia se proyecta la apertura de nuevo viario sobre la trama de un casco histórico, la Gran Vía Francisco Salzillo, con las consecuencias traumáticas de este tipo de operaciones urbanísticas y el aumento de la edificabilidad de las nuevas parcelas (Andrés Sarasa, 1988). Esta nueva avenida, a diferencia de otras intervenciones similares en otras ciudades, atraviesa por completo el centro histórico y, aunque lo divide, permite una accesibilidad que un nuevo viario que no recorriera todo el casco no hubiera podido ofrecer; y, en cierta medida, ha impedido la degradación de este centro histórico, como ha ocurrido en otras ciudades (Serrano Martínez, 1995).

También se suelen citar otros aspectos relacionados con el comercio (figura 4) y la movilidad, en relación con la conservación de las funciones urbanas de esta parte de la ciudad. Así se mencionan el mantenimiento de la actividad comercial y terciaria (Andrés Sarasa, 1988), al igual que la política de implantación de aparcamientos públicos en el centro urbano que permiten que la población residente y las actividades urbanas no tengan que prescindir de la movilidad motorizada (Serrano Martínez, 1995).

FIGURAS 4 y 5

GRÁFICO QUE REPRESENTA LA VARIEDAD DE COMERCIOS (ANDRÉS SARASA, 1988) EN EL CENTRO HISTÓRICO DE MURCIA Y PLANO DE FONDO Y FIGURA EN EL QUE SE HA REPRESENTADO, EN TRAZO OSCURO, LAS CALLES CON PRIORIDAD PEATONAL EN 1995



Fuente: Serrano Martínez, 1995.

Además de los aspectos mencionados, un factor de carácter intangible pero relevante, que ha contribuido a la regeneración del centro histórico de Murcia ha sido la valoración y percepción que los ciudadanos tienen de ese espacio de la ciudad. En este sentido, resulta interesante la encuesta realizada para la elaboración del plan general de 1977 en la que se constataba que «el centro histórico, en torno a la Catedral y el Ayuntamiento sigue siendo para la mayoría de los murcianos el Centro de la ciudad, donde radica el alma de las misma» (Ribas, 1976, p. 49)

4.1. La peatonalización del centro histórico de Murcia

Tal y como se ha mencionado, varios han sido los factores que han influido en la revitalización del centro histórico de Murcia, sin embargo la re-

novación del viario basado en la creación de un espacio público confortable para los peatones ha tenido un papel fundamental en la imagen de esta parte de la ciudad. Los diferentes proyectos de reurbanización de una parte importante del viario del centro histórico han apostado claramente por crear un espacio público confortable dando la prioridad al peatón frente al vehículo rodado.

Aunque algunos autores hablan de peatonalización se trata de un proceso de recualificación de los viarios y del espacio público en el que se ha apostado por la prioridad del peatón frente a la de los vehículos motorizados. Para ello, además de la peatonalización total en algunos casos, se ha optado por reducir las calzadas rodadas, manteniéndolas al mismo nivel que la acera peatonal, la colocación de bolardos que delimitan el espacio de rodadura, la supresión de aparcamiento en superficie y el tratamiento de pavimento que impide la velocidad motorizada.

La transformación llevada a cabo en el centro histórico de Murcia es realmente significativa si tenemos en cuenta que en los años setenta sólo existían dos calles peatonales con una cierta significación, calles de Platería y Trapería, además de pequeños tramos inconexos y discontinuos que no ofrecían una estructura peatonal (Serrano Martínez, 1987). Relacionando este dato con los de mediados de 1995 (figura 5), fecha en la que el número de calles con prioridad peatonal supera el centenar (Serrano Martínez, 1995) y en la actualidad, cuando la red de viarios con prioridad peatonal ocupa la amplia mayoría del trazado del centro histórico, explican por sí solo la importante transformación del centro histórico de Murcia.

Aunque en ocasiones se suele argumentar que la razón de este cambio de tendencia se sitúa en razones de trazado de las calles o en cuestiones funcionales –saneamiento, circulación, mejora de pavimentación, etc.– solamente algunas ciudades con características similares han apostado por un proceso de peatonalización tan importante como el caso de Murcia. Se trata, por tanto, de una apuesta por parte del Ayuntamiento de Murcia que entendió que, junto con otros procesos de renovación y adecuación del centro histórico, la transformación de los espacios viarios era una cuestión relevante para el futuro de esta parte de la ciudad.

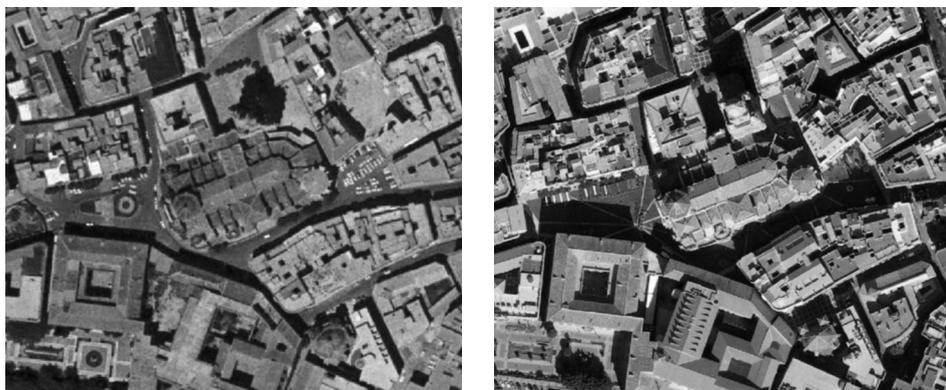
Este proceso de renovación no se ha llevado a cabo según un plan de intervención inicial con actuaciones definidas en fases, sino que se ha producido una continuidad en los diferentes proyectos de urbanización que por parte de las diferentes corporaciones locales han mantenido la continuidad de sus intervenciones, logrando una red conectada de espacios urbanos como la que existe en la actualidad.

En este sentido, la apuesta por la renovación del espacio urbano, conviene mencionar uno de los proyectos de renovación urbana que ha situado el centro histórico de Murcia en la bibliografía internacional especializada como es el proyecto de renovación de la Plaza del Cardenal Belluga y el edificio del nuevo ayuntamiento del arquitecto Rafael Moneo. Este proyecto, además de su repercusión en el ámbito de la arquitectura y el diseño urbano, representa muy bien la estrategia desarrollada en la transformación del centro histórico al incluir dos actuaciones simultáneas: por un lado la creación de un edificio administrativo –nuevo ayuntamiento de Murcia– y, por el otro, acondicionar el relevante espacio público de la mencionada plaza y todo su entorno.

Esta intervención, situada en uno de los espacios públicos más relevantes de la ciudad de Murcia incluye el proyecto de un edificio administrativo, junto al Palacio Episcopal –frente a la fachada barroca de la Catedral– y la reurbanización de todo el entorno. El tratamiento del la plaza y sus alrededores parte de sustituir estos espacios ocupados por la circulación rodada y aparcamiento de coches –como se puede observar en las fotografías del estado anterior (figuras 6 y 7)– por una nueva superficie peatonal para propiciar recorridos peatonales y estanciales.

En la actualidad, este lugar es una parte emblemática del centro histórico, con un tratamiento del espacio público concebido para favorecer al peatón frente a la movilidad rodada y sin impedir esta última (figuras 8 a 10).

FIGURAS 6 Y 7

ORTOFOTOS ANTERIOR Y POSTERIOR A LA INTERVENCIÓN
EN LA PLAZA CARDENAL BELLUGA

Fuente: Infraestructura de Datos Espaciales de la Región de Murcia.

FIGURAS 8 - 10

VISTAS AÉREAS DE LA INTERVENCIÓN EN LA PLAZA CARDENAL BELLUGA



Fuente: Bing Maps en www.bing.com/maps.

5. LA OCUPACIÓN DE LA EDIFICACIÓN DISEMINADA Y LA HUERTA

5.1. La Huerta de Murcia y su situación territorial

La singularidad de la Huerta de Murcia ha sido reconocida internacionalmente, al ser uno de los 6 paisajes de huerta que existen en Europa. Los otros cinco espacios de estas características se encuentran dos más en España (curso inferior de los ríos Turia y Júcar), uno en Grecia (en el río Acheloos en la región de Etoloacarnania) y otros dos en Italia (al este de la ciudad de Palermo, de Nápoles y las riberas regadas del curso inferior del río Tiber). Pero tanto el mismo informe europeo que clasifica estos paisajes, *El medio ambiente en Europa: informe de situación de Dobris*, elaborado por la Agencia Europea de Medio Ambiente, como otros autores (Valenzuela Rubio, 1986) advierten de las alteraciones y presiones que estos espacios agrícolas están sufriendo.

En el caso la Huerta de Murcia la configuración territorial y administrativa del municipio de Murcia ha tenido, históricamente, unas características específicas en relación con la ocupación del espacio agrícola que rodea la ciudad. La vega de la huerta de Murcia se sitúa entre las dos sierras que la delimitan hacia el noroeste y el sureste. La superficie situada en la vertiente sur de la cordillera sur configura el llamado Campo de Murcia con características muy diferentes a las de la Huerta. El análisis de un plano o fotografía aérea de este territorio agrícola vinculado a la huerta evidencia unas pautas de disposición

de los asentamientos existentes apoyados en la estructura agrícola, con unas características tipológicas y morfológicas muy específicas. En el centro de todo este espacio se sitúa la ciudad de Murcia y, por tanto, la presión urbanística que todo este entorno de la ciudad ha tenido, y sigue teniendo, ha condicionado la actual configuración territorial del municipio.

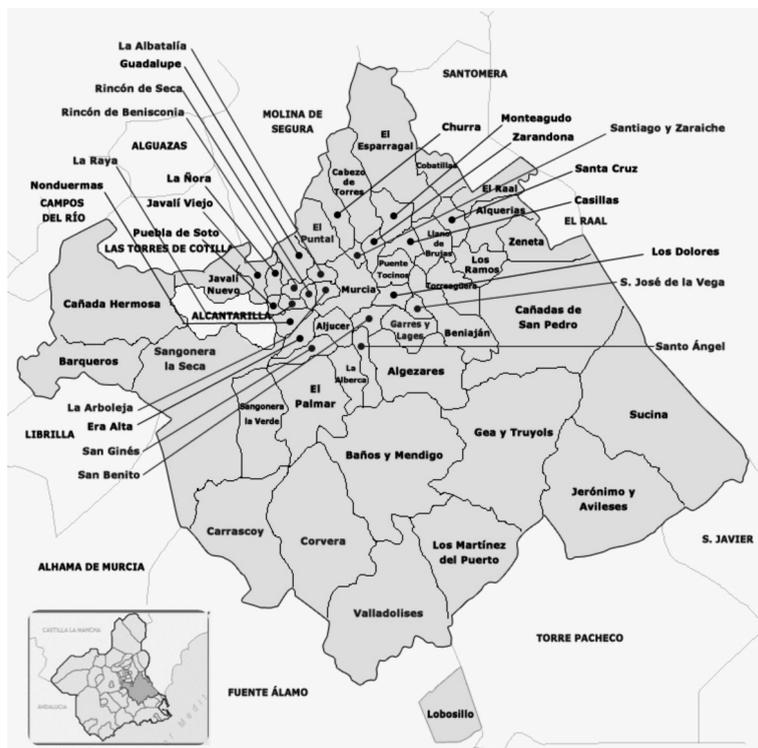
También en el ámbito administrativo se explicita esta compleja realidad, de hecho el municipio de Murcia ha contado siempre con numerosas pedanías formadas a partir de pequeños núcleos de población diseminados en el territorio; en la actualidad, el término municipal se divide en 55 pedanías (figura 11), además de la ciudad de Murcia³. Dentro de ese conjunto de pedanías se incluyen, tanto las denominadas de la huerta como las de campo; sin embargo, conviene hacer una distinción entre los núcleos insertados en la huerta y aquellos situados en campos de secano ya que su origen y características morfológicas son diferentes y han tenido un tratamiento diferenciado en el planeamiento (Ribas Piera, 1976).

La conocida como «Huerta de Murcia» se extiende a lo largo de la llanura por donde discurre el río Segura y su afluente el Guadalentín, comúnmente llamado a su paso por Murcia «El Reguerón». En primer lugar, lindando con los márgenes del río Segura, encontramos las pedanías de El Raal, Alquerías, Santa Cruz, Los Ramos, Llano de Brujas, Torreaguera, Puente Tocinos, Beniaján, Los Dolores, La Arboleja, La Era Alta, Nonduermas, Guadalupe, Rincón de Seca, Rincón de Beniscornia, La Raya, La Ñora, Puebla de Soto, Javalí Viejo y Javalí Nuevo. En una segunda línea, paralela al río, hacia el Norte, tenemos las pedanías de Cobatillas, El Esparragal, Monteagudo, Casillas, Cabezo de Torres, Zarandona, Churra, Santiago y Zaraiche, El Puntal y La Albatalia. Al Este se situarían Cañada Hermosa, Barqueros. Y, por último, en torno al río Guadalentín y en las laderas de la parte norte de las Sierras anteriormente mencionadas, se encuentran las pedanías de Sangonera la Seca, Sangonera la Verde, El Palmar, San Gines, Aljucer, La Alberca, San Benito, Santo Ángel, Algezares, Los Garres y Lages, San José de la Vega, Cañadas de San Pedro y Zeneta.

³ Aunque las pedanías que configuran el territorio de Murcia pertenecen a su término municipal en estos momentos, han existido periodos de tiempo en los que estas pedanías han llegado a constituir ayuntamientos independientes. Este proceso se describe en Joaquín E. Ruíz Alemán y Alfredo Morales Gil (1971): *Creación de los Ayuntamientos Constitucionales de la Huerta de Murcia*. Murcia, Sucesores de Nogués, 22 pp.

FIGURA 11

SITUACIÓN DE LAS 55 PEDANÍAS DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE MURCIA



Fuente: Ayuntamiento de Murcia en www.murcia.es.

5.2. El espacio de Huerta en el planeamiento urbanístico. Antecedentes

En el ámbito de la regulación urbanística durante el periodo autonómico, el primer documento que define los usos y edificaciones de este espacio es el Plan General de 1977 elaborado por Manuel Ribas Piera que integra en su regulación tanto el espacio urbano como el resto del territorio. Sin embargo, el plan general de la huerta de Murcia elaborado en 1967 es un antecedente que permite comprender, tanto la realidad actual de este territorio, como las propuestas del plan general de 1977.

Entre los años 1964 y 1967 Juan Gómez y González de la Buelga dirigió la redacción de un plan que afectaba al territorio de los municipios de Murcia,

Alcantarilla, Beniel y Molina de Segura. Este plan, no sólo ordenaba el espacio de huerta, sino que también establecía directrices para las poblaciones o núcleos existentes en el ámbito. A nivel territorial, se rechaza en la versión final la construcción de la autopista que une Alicante con Granda atravesando la huerta, sin embargo, propone: mejorar las comunicaciones entre las distintas poblaciones, potenciar el crecimiento y las dotaciones de las poblaciones existentes; y, aún mas, crear dos nuevos núcleos industriales. Todo ello, con el objetivo de perseguir una descentralización respecto a la ciudad central. Un dato elocuente, en este sentido, es la previsión demográfica que plantea, previendo para el año 2000, una población de 342.000 personas en el ámbito del plan de la huerta, situando la mitad de estos habitantes –188.000 personas– en una serie de núcleos elegidos, para los que se prevé un desarrollo específico.

Respecto a las propuestas que el plan hace desde el punto de vista urbanístico, destacan dos escalas de actuación: la primera, de carácter genérica, en la que se establece unas normas para la edificación diseminada que, a su vez, distingue dos circunstancias, las edificaciones situadas en los bordes de los caminos y las zonas no limítrofes con éstos, mencionando una regulación específica para la edificación situada en las denominadas «carreteras congestionadas»; y una segunda escala de actuación que se refiere al planeamiento específico para diez zonas entre las que se encuentran, además de dos nuevos asentamientos industriales, Alcantarilla, Santomera y siete pedanías del término de Murcia –La Ñora, Javaí Viejo, El Espinado, Beniaján, Algezare, La Alberca y El Palmar–. Para éstos se propone un planeamiento específico basado en una zonificación más propia de un planeamiento urbano para una ciudad de cierta entidad ya que establece la distinción entre casco, transición a ensanche y nuevos ensanches; unas categorías de difícil comprensión para unos núcleos de carácter eminentemente agrícola.

Este plan supone la apuesta por una ocupación clara de las pedanías situadas en el espacio de huerta, tanto desarrollando los núcleos urbanos existentes, como el denominado diseminado. En relación con este último, el diseminado, será valorado como un mal menor por el propio redactor del siguiente plan que regule este espacio (Ribas Piera, 1976).

5.3. Los Planes Generales de Ordenación Urbana de 1977 y 2001

En relación con el planeamiento urbanístico correspondiente al periodo autonómico que regula la transformación y crecimiento del termino municipal de Murcia, el primer plan general de Murcia, redactado en 1977, ha estado

vigente durante más veinte años por lo que este planeamiento, junto con sus sucesivas modificaciones, ha sido la base de la transformación de Murcia durante un importante periodo de la etapa autonómica.

El Plan general de Murcia de 1977 establece unas previsiones, tanto de población, como de nuevas viviendas para el año 1991. Respecto a la superficie que debería acoger ese número de viviendas y población, hay que señalar que partiendo de una necesidad de poco más de 1.063 hectáreas, se propone un incremento de la superficie urbanizada que alcanza las 2.200 hectáreas, una estrategia que el mismo autor del plan denomina un grado de libertad 2:1 (tabla 2).

TABLA 2

RESUMEN DE SUPERFICIES PROPUESTAS POR EL PLAN GENERAL DE 1977

Ámbitos de crecimiento del término	Hectáreas	Porcentaje
Colmatación y ensanches de la ciudad actual	500 ha	22,73%
Gran ensanche norte	400 ha	18,18%
Ensanches en cascos de pedanías	400 ha	18,18%
Densificación de la huerta	900 ha	40,91%
Total oferta de suelo	2.200 ha	100%

Fuente: Ribas, 1976.

Los datos anteriores evidencian el gran incremento que se plantea para el ámbito externo a la ciudad y sus ensanches, teniendo en cuenta que sumando los incrementos de superficies planteados para los núcleos de las pedanías y la densificación de la huerta se oferta 1.300 hectáreas de suelo, mientras que la superficie de nuevo suelo vinculada a la ciudad central es de 900 hectáreas. Por tanto, el plan confía al espacio de huerta casi el 60% de todo el crecimiento de superficie en el municipio, dando a la ocupación de la huerta propiamente dicha –sin las pedanías– una responsabilidad del 40% de la totalidad del crecimiento del plan.

La propuesta del plan incluye tres calificaciones para el suelo residencial vinculado a las pedanías: casco urbano de las pedanías (zona 1c) para aquellos territorios que están consolidados por la edificación en el momento de elaboración del plan; transición a ensanche que aunque se matiza, a su vez, en cuatro casuísticas –en conservación (zona 2a), en contención (zona 2b), en colmatación (zona 2c) y en renovación (zona 2d)– únicamente afecta a las pedanías en los casos de colmatación y renovación, sujetándose a las mismas

ordenanzas que las del casco urbano y se delimitan por unidades de actuación que deben ser gestionadas; y, la extensiva (zona 3c) que exige el desarrollo de estudios de detalle para su ejecución.

Además de las zonas anteriormente descritas en la calificación del suelo que afecta a las pedanías, se incluye la zonificación para zonas industriales aisladas (4b), equipamientos (9^a) y zonas verdes (7^a) y, en casos muy específicos, las zonas 6a y 6b correspondientes a ciudad jardín y ciudad jardín extensiva.

La regulación de la mayoría de las zonas que no requieren un planeamiento de desarrollo se ajusta a las normas que establecen la construcción en el casco urbano de las pedanías y que se fija dependiendo de las anchuras de las calles y la clasificación de cada uno de los núcleos urbanos de las pedanías en intensivo (permitiendo entre 2 y 5 plantas de altura), extensivo (máximo 2 plantas) o medio (entre 2 y 3 plantas).

Las normas del plan establecen cómo se permite la denominada densificación de la huerta. Para ello la sección 22 define la zona 11 «agrícola de interés» integrada por los terrenos no urbanizables de cultivo intensivo situados en la huerta de Murcia y para los que establece una protección especial, no solo por razones agrícolas sino también paisajísticas, para encauzar la edificación de viviendas unifamiliares que tradicionalmente soporta.

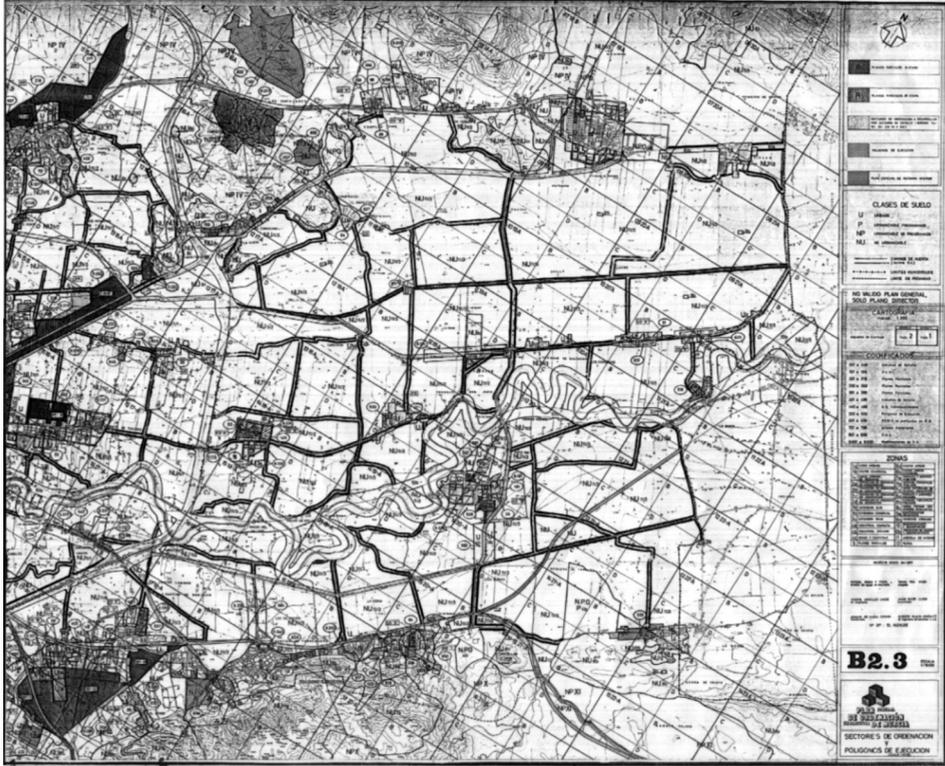
Para conseguir la protección que permita la conservación de las actuales características agrícolas y paisajísticas se establecen qué edificaciones y actividades se permiten y cuáles se consideran excluidas en estos terrenos (norma 11.2). Así, se permiten las construcciones destinadas a explotaciones agrícolas que guarden relación con la naturaleza y destino de la finca, las instalaciones de utilidad pública que deban emplazarse en medio rural y los edificios aislados destinados a vivienda unifamiliar, sin posibilidad de formar un núcleo de población. De manera complementaria se prohíben los usos residenciales de viviendas agrupadas en bloques plurifamiliares, los equipamientos –a excepción de instalaciones deportivas al aire libre y los nuevos usos industriales y de almacén no ajustados a la actividad agrícola antes descrita.

Para regular la edificación en la huerta se distinguen dos regímenes distintos de la edificación: alineada con frente a los caminos de huerta señalados en los planos (figura 12); y, diseminada.

Estos dos casos regulan con detalle las posibilidades de edificación y sus usos: por un lado, la edificación alineada se regula en la norma 11.4 y se establece la superficie mínima de parcela, altura y ocupación, así como las características de almacenes e industrias agrícolas o usos complementarios; por otro lado, la norma 11.5 regula la edificación diseminada, estableciendo superficies mínimas mucho mayores así como usos y condiciones más restrictivas.

FIGURA 12

PLANTA PARCIAL DEL PLAN GENERAL DE 1977 EN EL QUE SE VEN GRAFIADOS LOS CAMINOS DE HUERTA EN LOS QUE SE PERMITE LA EDIFICACIÓN ALINEADA



Fuente: Ayuntamiento de Murcia en www.murcia.es.

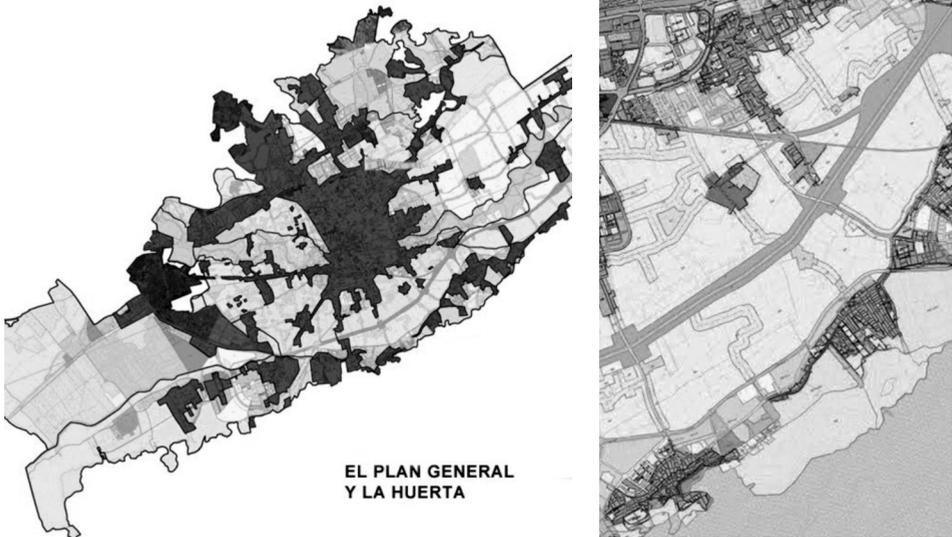
En definitiva el plan de 1977, en relación con el espacio de la huerta, se plantea un doble objetivo de difícil equilibrio, el mantenimiento del paisaje y las características de la huerta, junto con el incremento de la superficie urbanizada, tanto en los núcleos de las pedanías como en el propio espacio agrícola –edificación alineada y diseminada–.

Aunque el plan descrito es el marco normativo en el que se ha desarrollado la ocupación de la Huerta durante la mayor parte del periodo autonómico hasta la actualidad, conviene mencionar que el plan siguiente, aprobado en 2001, mantendrá la edificación en estos espacios pero con nuevas determina-

ciones basadas en una nueva zonificación establecida que, de igual manera, considerará los caminos rurales como elementos estructurantes, de forma similar a los planes anteriores (figuras 13 y 14).

FIGURAS 13 Y 14

IMÁGENES RELATIVAS AL PLAN GENERAL DE 2001



Fuente: “La protección de la huerta en el plan general de Murcia” de Fernando Miguel García Martín.

5.4. El espacio de Huerta, su transformación real

Ya se han mencionado anteriormente las diferentes características entre las pedanías y núcleos del espacio de Huerta y el llamado Campo de Murcia –el situado al oeste de la ciudad y el que ocupa el sur del término municipal en la vertiente meridional de la sierra de prelitoral–. También, en el espacio de Huerta se pueden identificar diversos ámbitos con distintas características. De las diferentes clasificaciones que los autores han dado a los diferentes espacios de Huerta se pueden destacar dos, las denominadas unidades morfoestructurales (Andrés, 1987) y la de génesis histórica (Ribas, 1976).

La primera de esta clasificaciones, divide la vega en tres bandas paralelas de dirección suroeste noreste, definiendo a su vez cada una de ellas una línea de asentamientos: a) la franja situada más al interior, corresponde a la ver-

tiente sureste del reborde interior de la depresión prelitoral, en la que las elevaciones montañosas no superan los 300 metros y corresponde, entre otras, a la alineación de pedanías de Javalí Nuevo, Javalí Viejo, Guadalupe, el Puntal, Churra, Cabezo de Torres, Esparragal y Cobatillas; b) la depresión prelitoral, correspondiente a la llanura recorrida longitudinalmente por el río Segura donde se encuentra la capital murciana y las pedanías de Puebla de Soto, San Benito, Santiago y Zaráiche, Puente Tocinos, Los Dolores, Llano de Brujas y Santa Cruz y El Raal, entre otras; y c) la vertiente noroeste de la cordillera integrada por las sierras de mayor altura, destacando la de Carrascoy, en la que discurre el Guadalentín, con las pedanías de El Palmar, La Alberca, Algezares, Beniján, Torreagüera, Los Ramos, Alquerías y Zeneta.

La segunda aproximación, de carácter histórico y en la que se evidencian diferencias en la parcelación y la disposición de los núcleos habitados, considera también tres espacios específicos: huerta antigua, nueva y novísima. La huerta antigua, contemporánea de la fundación de la ciudad, situada al oeste de la ciudad de Murcia, entre ésta y Alcantarilla, se apoya en los meandros del río Segura y se caracteriza por la dispersión del poblamiento y un intrincado trazado de caminos, acequias y azarbes. La huerta nueva, creada hace cinco siglos, al este de la ciudad de Murcia, con poblaciones de cierta entidad como Puente Tocinos y Los Dolores. Y, por último, la denominada huerta novísima situada en el extremo noreste del municipio en la que la trama de canales y caminos es mucho más regular y las parcelas son de mayor tamaño, correspondiente a las pedanías de Llano de Brujas, Alquerías y El Raal.

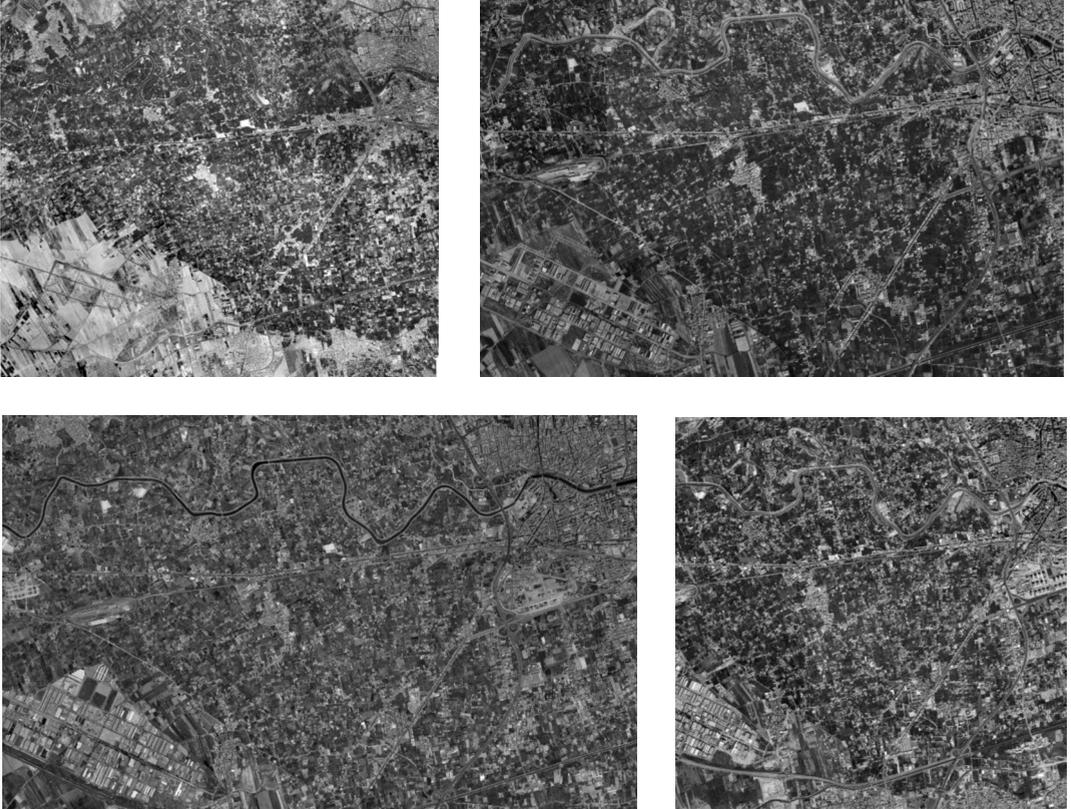
A estas dos clasificaciones de la huerta, longitudinales y transversales al río Segura se le superpone una estructura viaria radial cuyo centro se sitúa en la ciudad de Murcia, dando lugar a un territorio complejo, con connotaciones históricas y que se ha convertido en las últimas décadas en el ámbito de un importante desarrollo de la edificación en el término de Murcia (García Mayor, 2012).

Desde el punto de vista morfológico, la huerta oeste –la huerta antigua– está caracterizada por un parcelario intrincado y una red de caminos tupida. La evolución a lo largo del tiempo evidencia la fuerte ocupación de la edificación a lo largo de estos años. Sus límites este y norte han sido modificados a lo largo del tiempo con diferentes resultados (figuras 15 a 18).

Hacia el este, la relación de la huerta con la ciudad ha sido transformada con la creación de la autovía de Murcia A-30; sin embargo, hay que señalar que en el trazado de este viario de gran capacidad se ha impedido el acceso directo a la huerta, manteniendo la conectividad entre ésta y la ciudad a través de puentes y pasos inferiores. Esta solución ha evitado una mayor accesibilidad rodada y, por tanto, ocupación de este espacio de Huerta.

FIGURAS 15 - 18

EVOLUCIÓN DE LA OCUPACIÓN DE LA HUERTA OESTE Y SUR:
1981, 1997, 2002 Y 2009



Fuente: Infraestructura de Datos Espaciales de la Región de Murcia.

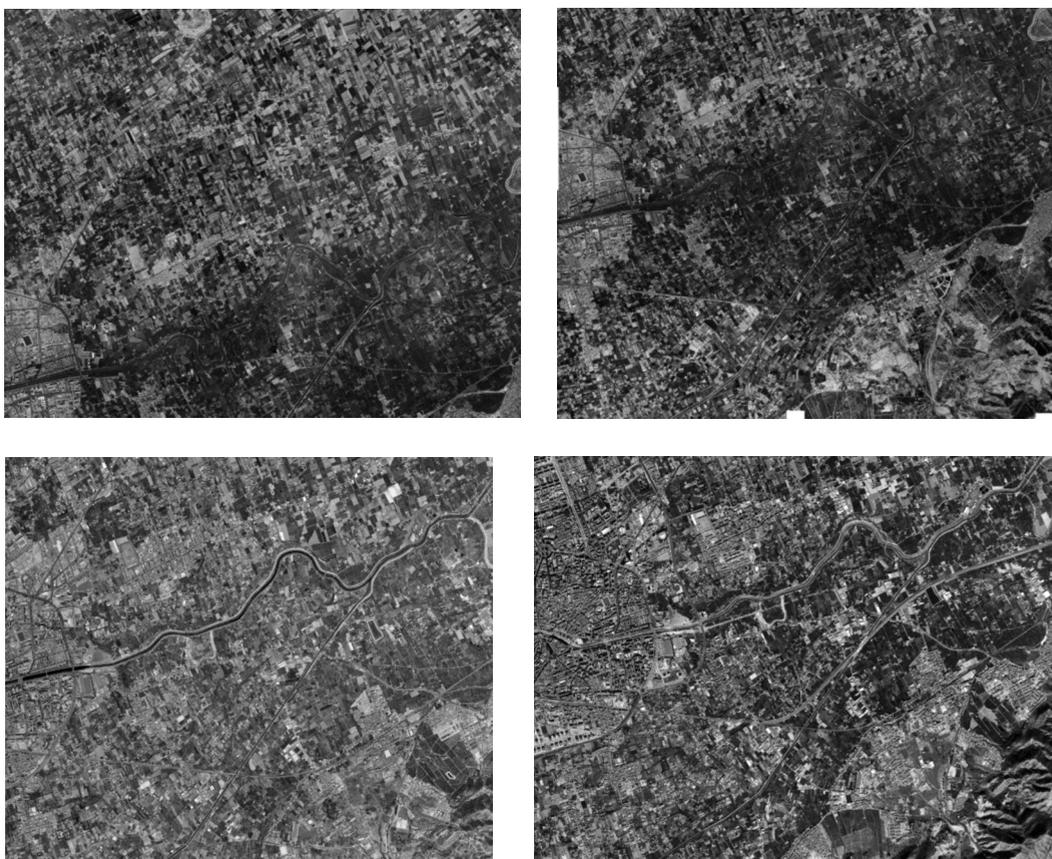
Por el contrario el límite norte de este ámbito ha sido modificado radicalmente, al establecer accesos directos desde la nueva autovía del Mediterráneo A-7 a los núcleos y pedanías de este espacio agrícola. Así, se ha producido una ocupación de la edificación enorme en los espacios situados entre los núcleos de La Ñora y Guadalupe.

Los rasgos de la huerta situada al este de la ciudad de Murcia son un parcelario más regular y dispuesto según retículas ortogonales, con una mayor importancia tanto de los núcleos de población como de la edificación situada en

los bordes de los caminos. Son precisamente estos ámbitos en los que más se aprecia el importante crecimiento de la ocupación de esta huerta a lo largo de los años. Así, destaca: el aumento de superficie que ocupan Puente Tocinos, Casillas o Llano de Brujas, en el caso de los núcleos de población; el incremento de la edificación en la antigua carretera a Alicante N-340; y aumento edificatorio en los caminos que unen los núcleos anteriormente citados (figuras 19 a 22).

FIGURAS 19 - 22

EVOLUCIÓN DE LA OCUPACIÓN DE LA HUERTA ESTE Y SUR:
1981, 1997, 2002 Y 2009



Fuente: Infraestructura de Datos Espaciales de la Región de Murcia.

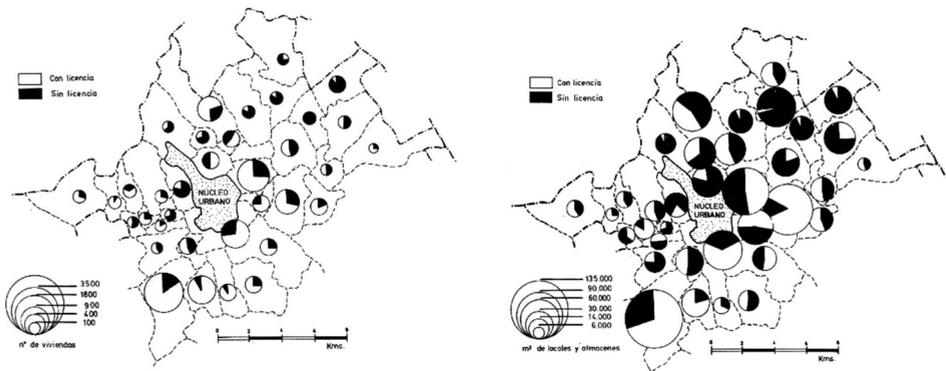
La huerta situada al sur, regada principalmente por el afluente del Segura, el río Guadalentín, está caracterizada por ser una franja situada entre el límite sur de la ciudad y la sierra, con una parcelación regular que está condicionada por las infraestructuras que recorren este ámbito (viarias, ferroviarias y el propio cauce del río). También se sitúan en el límite sur poblaciones con un importante crecimiento en este periodo como El Palmar, La Alberca, Santo Ángel o Algezares.

Una característica común a todos los espacios de huerta ha sido el gran aumento de la edificación que el planeamiento ha permitido, pero también el desarrollado al margen de las normas. En este sentido, resultan ilustrativos los datos relativos a la relación entre viviendas construidas y los expedientes y licencias tramitadas, donde se evidencia que entre 20% y el 45%, según las pedanías, son viviendas sin licencia; o la relación equivalente para el caso de almacenes y locales en la que aún es mayor el porcentaje de construcción al margen de las normas urbanísticas (figuras 23 y 24) (Andrés Sarasa, 1987).

En definitiva, se ha producido una densificación intensa del espacio de huerta por la ocupación de nuevas viviendas, locales y almacenes. Una parte de esta mayor ocupación de la huerta siempre estuvo en la concepción de los sucesivos planes que han regulado sus usos, pero otra considerable proporción de esa densificación se ha producido al margen de las normas urbanísticas. Además, la incorporación de nuevas tipologías de primera y segunda

FIGURAS 23 Y 24

VIVIENDAS (IZQUIERDA) Y ALMACENES Y LOCALES (DERECHA)
CONSTRUIDOS ENTRE 1976 Y 1984

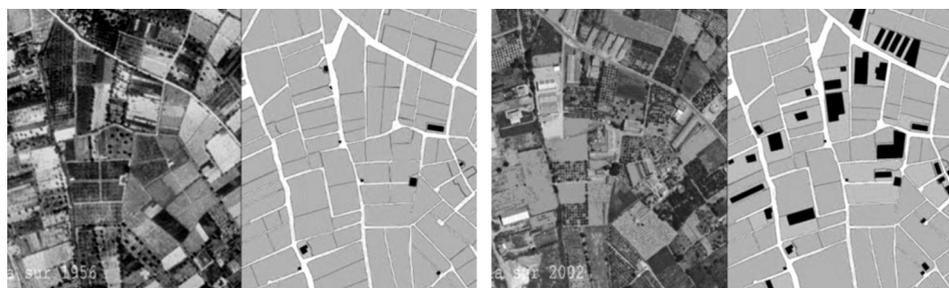


Fuente: Andrés Sarasa, 1987.

residencia en este ámbito agrícola nada tiene que ver con las propuestas de regulación planteadas (figuras 25 a 28). Estos cambios también suponen una transformación del paisaje de este territorio, un paisaje que hasta la fecha ha sido valorado y protegido por su singularidad (Mata Olmo y Fernández Muñoz, 2004). En estos momentos quedan pocos márgenes para una mayor densificación sin perder esa valorada identidad.

FIGURAS 25 Y 26

FOTOGRAFÍAS Y PLANTAS DE LA OCUPACIÓN DE LA EDIFICACIÓN
EN LA HUERTA EN 1956 Y 2002



Fuente: “La protección de la huerta en el plan general de Murcia” de Fernando Miguel García Martín.

FIGURAS 27 Y 28

FOTOGRAFÍAS AÉREAS DE LA ACTUAL OCUPACIÓN DE
LA HUERTA DE MURCIA



Fuente: “La protección de la huerta en el plan general de Murcia” de Fernando Miguel García Martín.

6. LAS NUEVAS PERIFERIAS RESIDENCIALES Y NUEVAS ACTIVIDADES TERCIARIAS Y COMERCIALES

6.1. Contexto en la ocupación del suelo en las periferias urbanas

La transformación de las periferias de las ciudades está vinculada a un incremento de la ocupación del suelo y su accesibilidad que se ha producido en la mayor parte de las aglomeraciones urbanas europeas, caracterizado por la extensión y la dispersión progresiva del espacio, la población y las actividades que ésta desarrolla, siguiendo un modelo de criterios contrarios a los de la ciudad compacta mediterránea, fundamentada en la continuidad, la compacidad, la cohesión, la mezcla de usos y la interacción.

Este fenómeno de *sprawl* experimentado en Europa e identificado por los propios organismos europeos e internacionales ha sido puesto de manifiesto por diversos informes y autores desde los primeros años de la década del dos mil de este siglo (European Environment Agency, 2006; Couch, Leontidou y Petschel-Held, 2007). España, a su vez, ha desarrollado un importantes crecimiento de suelo durante el periodo comprendido en entre 1990 y 2006 pero especialmente a partir del año 1997 (Burriel de Orueta, 2008). En este proceso de transformación de las ciudades españolas tiene consecuencias no sólo en el ámbito físico sino que afecta a la cohesión social y al medioambiente (Rueda, 2002). En lo relativo a la diferente afección del *sprawl* en el ámbito español, destaca con claridad el denominado Arco Mediterráneo y, especialmente las comunidades autónomas de Cataluña, Valenciana y la región de Murcia (Naredo y Montiel Márquez, 2011; Martí Ciriquián y Ponce Herero, 2012). Dentro del conjunto de las provincias de la mencionada área mediterránea destacan, a su vez, las provincias de Alicante y Murcia (Martí Ciriquián y Nolasco Cirugeda, 2012).

En el caso de la región de Murcia, el Informe del Observatorio de la Sostenibilidad en España llega a destacar el «aumento espectacular de las superficies artificiales (el mayor de España), centrado en el Área urbana de Murcia y las zonas turísticas costeras.» (Observatorio de la Sostenibilidad en España, 2006, p. 381). Y, en lo relativo a la ciudad de Murcia y su entorno, los análisis del importante número de viviendas libres construidas en Murcia entre 1998 y 2005 evidencian que en este espacio territorial el proceso de ocupación del suelo ha tenido una especial incidencia (Millán Escriche, 2006).

6.2. Caracterización del fenómeno a nivel español

Para caracterizar el fenómeno de la dispersión optamos por seguir el esquema descriptivo del nuevo paisaje urbano que realiza Ramón López de Lucio (López de Lucio, 1998).

Descentralización progresiva de las actividades. La especialización de áreas con actividades monofuncionales –exclusivamente comerciales, educativas, institucionales, gubernamentales, de entretenimiento o residenciales– implica una tendencia que repercute de forma directa en la simplificación de los contactos, las relaciones y las experiencias; así mismo, genera espacios funcionales sin mezcla de actividad que quedan desiertos, sin actividad y sin vida, en determinados periodos temporales, aumentando la inseguridad.

Fragmentación del territorio y especialización de las piezas. La descentralización de las actividades antes referida, la especialización de las áreas y las técnicas de zonificación, han generado en los últimos años importantes discontinuidades en los tejidos urbanos; el control subyacente del planeamiento por parte del mercado ha satisfecho criterios de propiedad, localización y accesibilidad –rodada–, descuidando la continuidad, compacidad y coherencia. El automóvil privado se erige, así, como imprescindible para la supervivencia en el nuevo territorio.

Suburbanización residencial con claro predominio de las bajas densidades y la vivienda unifamiliar aislada. Aunque las regulaciones normativas, históricamente impuestas, tienen su parte de responsabilidad en la apuesta por las bajas densidades debido al establecimiento de límites máximos y rara vez mínimos –en consonancia con la tendencia marcada por la ley del suelo de 1976–, en los últimos años, el propio mercado ha acentuado el descenso de estas densidades en España.

Disminución de las relaciones de proximidad y ascenso de la casa individual. «La casa-jardín es el centro de un reducido universo social, el marco de un determinado porcentaje de la vida de relación sustraída a los espacios públicos y la base para una serie de movimientos radiales motorizados en todas direcciones». (López de Lucio, 1998, p.171) Se trata de la tendencia a escapar del deterioro, el ruido y la agresión de la ciudad central, convirtiendo la casa individual en el único y verdadero hogar.

Segregación social a escala espacial. «Una de las supuestas razones para mudarse a los suburbios era rodearse de una manera económica con gente de mismas opiniones con similar procedencia y, además, recibir consuelo y sentirse orgulloso de su similitud» (Rowe, 1991, p.51).

Las variaciones en las configuraciones morfológicas y funcionales de la ciudad, especialmente la separación física de los espacios, tiene implicaciones directas en su estructura social, provocando segregación al reunir en zonas atributos semejantes. Se pueden sentir razones de aislamiento y alienación bajo la elección del tipo de vida suburbano; aparición de restricciones explícitas de acceso, nuevas ciudades «amuralladas», homogeneidad en las tipologías como símbolo de diferenciación y estatus, discontinuidad y distancias entre asentamientos y, en consecuencia, entre grupos. En este sentido Salvador Rueda llama la atención sobre los fenómenos de inestabilidad social que se presentan en las periferias de algunas ciudades, manifestándose en forma de inseguridad, delincuencia y marginación. En la ciudad compacta la mezcla de personas y actividades es mayor y estos problemas, sin llegar a desaparecer, se reducen. (Rueda, 1996)

Creación de centralidades periféricas alternativas. El gran centro comercial y de ocio se convierte y constituye en el centro vital de las nuevas ciudades, suplantando en muchos casos a los lugares tradicionales y respondiendo perfectamente a las nuevas necesidades existentes y/o generadas. Las condiciones de localización, fácil acceso rodado, aparcamiento, espacio «público» de esparcimiento e, incluso, la amplitud de oferta para el consumo suponen una difícil competencia para la ciudad central.

Empobrecimiento, especialización y privatización del espacio público. Se trata, posiblemente, de uno de los elementos más graves del fenómeno de la dispersión, pues anula los contactos y sin éstos no hay ciudad. Aparece como resultado de la reducción de las densidades, la actividad, la incomodidad y disminución del desplazamiento peatonal –perjudicando así a la actividad del pequeño comercio– A su vez, incide en la dependencia del automóvil y la consecuente sustitución de la calle pública por el centro comercial privado y del comercio tradicional por la franquicia internacional.

Si se analizan las consecuencias de la elección de este modelo de asentamiento, aunque son muchas y diversas, destacan por encima del resto: las que desarrollan diferentes grados de segregación social; las que implican la dependencia del vehículo privado para el acceso a los servicios; y, las que afectan al consumo de suelo y otro tipo de recursos naturales.

Además, el fenómeno de la dispersión no afecta únicamente a los usos residenciales ya que también están conformados por nuevas áreas industriales, parques vallados de oficinas, centros comerciales y equipamientos de todo tipo, conformándose como piezas cada vez más autónomas. Son los nuevos «artefactos culturales» que distingue Rowe, «el edificio que tiene lugar en el paisaje intermedio, permitiendo a la gente vivir, comprar, trabajar y desplazarse» (Rowe, 1991, p. 65): las viviendas unifamiliares con jardín, el centro comercial o reino de las ventas, los parques de oficinas y las carreteras como infraestructuras necesarias para el moderno desarrollo metropolitano.

6.3. La situación española y el caso de la región de Murcia

La llegada a España de este fenómeno de ocupación del suelo en las áreas urbanas tiene sus particularidades. La dispersión de la urbanización llega ya entrada la década de los 90, las políticas de ordenación del territorio vienen a ser reflejo de la lógica del mercado (European Environment Agency, 2006), que, entre otros aspectos, busca el cumplimiento del sueño de la ciudad jardín.

En la Región de Murcia, aunque ya existían algunos ejemplos de ocupaciones de baja densidad anteriores a la década 2000-2010 (Altorreal en Molina de Segura o Mosa Trajectum en Murcia), es en estos años cuando su extensión se hace mayor y se convierte en un tipo de desarrollo y asentamiento más habitual. Se emprende un nuevo modelo protagonizado por el turismo residencial que lleva a la creación *ex novo* de pequeñas ciudades orientadas de manera exclusiva a nuevos residentes. Sus puntos de atracción radican en el contacto con la naturaleza, el clima, la seguridad, la exclusividad, utilizando las palabras de otros autores: «la idealización de la vida en el campo, uno de los principales temas del desarrollo suburbano metropolitano, apunta hacia el futuro y proporciona una alternativa saludable de vida a la supuestamente sucia y decadente ciudad». (Rowe, 1991, p. 234)

El periodo comprendido entre los años 2001 y 2007 se caracteriza por una «desenfrenada» actividad constructora, enmarcada en una fuerte estabilidad económica nacional y regional. Llegada esta fecha, 2007, esta estabilidad desaparece y da paso a un periodo de parálisis, casi absoluta, de la actividad urbanística.

Los contextos económico, político y social se encuentran fuertemente relacionados entre sí y son directamente responsables del marco legal con el que se trabaja en materia de urbanismo y suelo, tanto a nivel nacional, como autonómico.

En la economía capitalista que envuelve estos años, en la que existe una visión estrechamente productivista del territorio, la vivienda no es, únicamente, un bien para dotar de cobijo a las familias, sino que se convierte en objeto de inversión especulativa muy atractivo. Si en Alemania la industrialización basada en grandes fábricas de acero conectadas con la construcción de infraestructuras de transporte repercute en inversiones en transporte público, en España, el papel protagonista de los últimos años del sector de la construcción y del turismo en la economía nacional deviene en políticas de apoyo y fomento arrolladoras. Se alcanza el «discurso económico neoliberal conforme al cual la regulación del mercado de suelo operada desde el planeamiento urbanístico es innecesaria.» (Ezquiaga, 2006, p. 83) La situación de pleno empleo y el bajo precio de las hipotecas disfrutado hasta los años 2006-2007 hacen el resto.

En la esfera política, el objetivo es asegurar la continuidad de la producción económica, lo que lleva en ocasiones a una dictadura del mercado de tal profundidad que llega a cuestionar la legitimidad de las regulaciones y los instrumentos.

El marco legal estatal y regional que legitima el modelo nace en este contexto económico y político, defendiendo la flexibilidad del mercado del suelo, con el objetivo de alcanzar una mayor liberalización. En este contexto, se deja en manos de las administraciones competentes la valoración del interés público de los desarrollos, reconociendo de forma expresa la Ley del Suelo de la Región de Murcia, en su exposición de motivos, su clara vocación municipalista y la autonomía de la administración local en materia de planeamiento. Se deja, así, en manos de la administración pública más próxima y, a la vez, más presionada por las demandas o exigencias del mercado el peso del planeamiento urbanístico y de la conformación del territorio. En la redacción de la Ley del Suelo de la Región de Murcia (LSRM) subyacen: aprovechamientos máximos; pero no mínimos; escasas exigencias justificativas para las modificaciones del planeamiento general; ausencia de regulación en materia de transporte público; laxos condicionantes para la configuración de los nuevos sectores de suelo urbanizable; y, otros ingredientes para la dispersión en el crecimiento urbano.

En la esfera social destaca el protagonismo del automóvil y de los medios de comunicación rápidos que, unidos a la ingeniería, permiten colonizar cualquier lugar. Una sociedad de consumo que, en un momento de incremento generalizado en las rentas familiares, favorece la promoción de vivienda unifamiliar (de segunda residencia en muchos casos) y conlleva gran implicación en la dispersión urbana.

6.4. La nueva periferia de Murcia

Parece conveniente analizar y poner de manifiesto algunos parámetros cuantitativos que caracterizan, en cierta medida, el fenómeno de la dispersión.

Transformación de suelo: La ciudad dispersa consume grandes cantidades de energía y otros recursos naturales, actuando como si éstos no tuvieran límite. Según el informe nº 10/2006 de la Agencia Europea de Medio Ambiente «Urban Sprawl in Europe. The ignored Challenger»: en los últimos 50 años, la cantidad de superficie transformada por persona ha aumentado en las ciudades europeas más del doble; en los últimos 20 años, la superficie construida en muchos países de Europa occidental y oriental ha aumentado un 20%, mientras que la población sólo ha crecido un 6%; y, de acuerdo con los datos del proyecto de la Agencia Europea de Medio Ambiente «Corine Land Cover», entre 1990 y 2000, el suelo urbanizado ha aumentado en España en algo más de 170.000 ha, lo que equivale a un incremento medio de la superficie de nuestras ciudades de casi un 25% (European Environment Agency, 2006).

Los valores de ocupación de suelo artificial conocidos (Atlas Digital de las Áreas Urbanas, según datos IGN procedentes del proyecto Corine Land Cover), que se refieren a los incrementos experimentados entre los años 1987-2000 y 2000-2006, arrojan una variación, en el primer caso, del 46% y, en el segundo, del 24,8% para la Región de Murcia; concretamente, del 55,20% y el 28,50% respectivamente para el municipio de Murcia. Se obtiene, además, que el porcentaje de variación de suelo artificial de la Región de Murcia, en el periodo 2000-2006, fue el mayor de todas las comunidades autónomas españolas, siendo el incremento entre 1987-2006 el tercero.

El excedente de viviendas: El análisis de los movimientos poblacionales y de la evolución del parque de viviendas pone de manifiesto –obviando la especial importancia que para la Región de Murcia tiene el tipo de desarrollo urbanístico de segunda residencia– que entre los años 2001-2007 se ha experimentado una transformación urbanística y un exceso constructivo que deja una gran cantidad de viviendas sin ocupar y de suelo transformado sin justificar (tabla 3).

En el año 2001, único año del que se dispone información referente a número de viviendas vacías, éstas, 95.589 en total (Atlas Digital de las Áreas Urbanas del Ministerio de Vivienda), suponían para la totalidad de la Región de Murcia un 16,10% del total de viviendas existentes (siendo la media nacional de 14,80%).

Densidad y Tipologías: Durante mucho tiempo, en defensa de los criterios de salubridad y la búsqueda del modelo extensivo, han sido fijados desde el

TABLA 3

NACIONAL					
	2001	2007	2010	Variación 2001-2007	Variación 2001-2010
Población	41.116.842	45.200.737	47.021.031	9,93%	14,36%
Viviendas	21.033.759	24.495.844	25.837.108	16,46%	22,84%
REGIÓN DE MURCIA					
Población	1.190.378	1.392.117	1.461.979	16,95%	22,81%
Viviendas	595.319	745.298	815.916	25,19%	37,05%
TÉRMINO MUNICIPAL DE MURCIA					
Población	367.189	422.861	441.345	15,16%	20,19%
Viviendas	148.763	192.105	--	29,13%	--

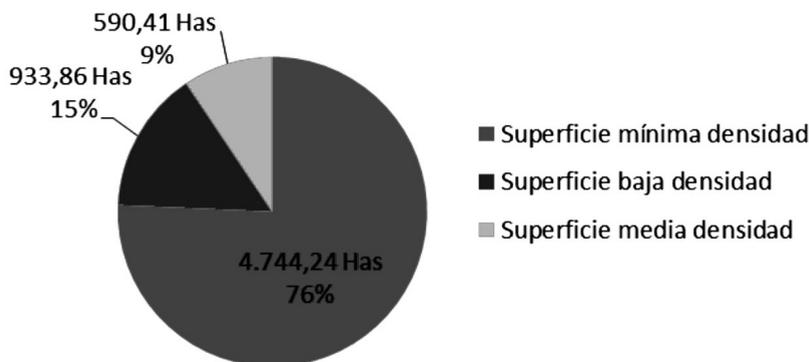
Fuente: Elaboración propia a partir de datos CREM (censo de población, evolución de las viviendas libres iniciadas y terminadas y evolución de las viviendas protegidas) y ministerio de fomento (estimación del parque de viviendas).

propio marco normativo estándares de densidad máxima o techo máximo poblacional que tienen, con independencia de la tendencia seguida en el mercado, una gran responsabilidad en la ocupación extensiva del territorio.

Al estudiar el caso de la Región de Murcia a través de los datos de todos los Planes Parciales Residenciales tramitados entre 2001 y 2007 (periodo en el que se experimenta el mayor desarrollo, sufriendose en 2007 una violenta paralización), se observa que la prevalencia de la mínima densidad (según la LSRM, sectores con aprovechamiento residencial inferior o igual a $0,25 \text{ m}^2/\text{m}^2$, equiparable a una densidad inferior a 25 Viv./ha, considerando una superficie construida por vivienda de 100 m²c) es absoluta. El 77% de la superficie sobre la que se ha tramitado en la Región de Murcia planeamiento de desarrollo de uso residencial entre los años 2001 y 2007 se encuadra en esta categoría (13.700 ha). Casi el 18% lo hace en la categoría de Baja Densidad (aprovechamiento inferior o igual a $0,50 \text{ m}^2/\text{m}^2$). Si se circunscribe el análisis para el término municipal de Murcia, los datos que se obtienen son muy similares: 76% en mínima densidad y 15% en baja (figura 29).

FIGURA 29

SUPERFICIE POR DENSIDADES. T. M. MURCIA



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Planes Parciales procedentes del Servicio de Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio (Dirección General de Territorio y Vivienda).

En el caso de la Región de Murcia, la proliferación de la vivienda unifamiliar, como objeto de los desarrollos residenciales, ha sido creciente en estos últimos años y con proporciones superiores a los de la media nacional. Los datos consultados en el Instituto Nacional de Estadística y en el Centro Regional de Estadística de Murcia reflejan que se produce, hasta el año 2007, un incremento de las edificaciones de una planta, siendo las de dos plantas las mayoritarias, y que la superficie construida y ocupada por edificio se ve incrementada hasta el año 2008.

En cualquier caso, la cuestión tipológica residencial no se limita a la elección del tipo propiamente edificado, sino que afecta también a otras cuestiones como la agrupación de estos edificios, su relación con el entorno y la accesibilidad.

Transporte: El automóvil privado y sus necesidades complementarias se convierten en elementos caracterizadores del nuevo paisaje metropolitano: nuevos viales de acceso a los nuevos desarrollos; grandes nudos viarios; vallas publicitarias que contaminan visualmente el paisaje; y, «depósitos» interminables de coches anexos a las nuevas edificaciones, entre otras instalaciones (figuras 30 y 31). Se desarrollan –en muchos casos «a posteriori»– una serie de infraestructuras viarias que tratan de dar solución al acceso requerido para los nuevos desarrollos y que se apoyan y nutren, en gran medida, de la Auto-

vía A-7 en el caso de la ciudad de Murcia, con las consecuencias para el tráfico de la autovía que esto conlleva. Como acicate adicional a esta política, en el año 2008, desde el Ayuntamiento de Murcia, se comienzan a realizar los trámites necesarios para la implantación de la Línea 1 del tranvía. Una línea tranviaria que conectará el centro urbano con la zona Norte de la ciudad, donde se sitúan la mayor parte de los nuevos centros comerciales y una importante proporción de los nuevos desarrollos residenciales. Para ello deberán ejecutarse cerca de 6 km de nueva infraestructura de los que poco más de 1 km cuenta con áreas consolidadas a ambos lados.

FIGURAS 30 Y 31

IMÁGENES DE CONGESTIÓN DE TRÁFICO EN LAS NUEVAS PERIFERIAS COMERCIALES DE MURCIA



Fuente: Elaboración propia.

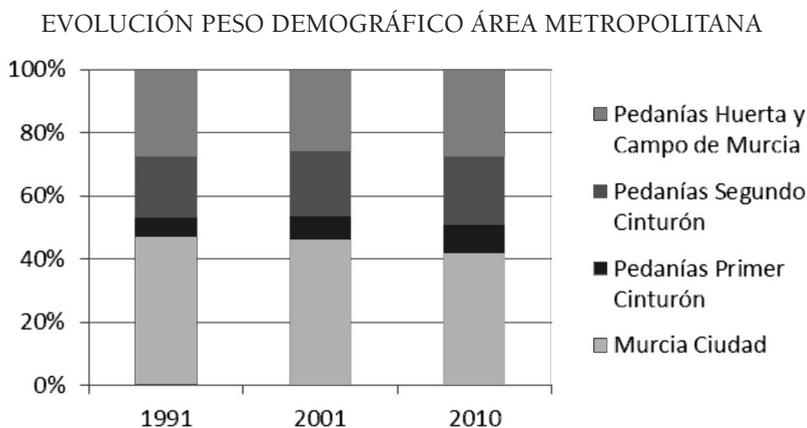
Si se analiza la tasa de vehículos por habitante en la ciudad de Murcia, se detecta un fuerte incremento entre los años 2003 (620 vehículos /1.000 hab.) y 2007 (703,8 vehículos /1.000 hab.), fecha a partir del cual decrece pero sin llegar a las cifras previas a 2003.

6.5. Las propuestas urbanísticas para la periferia de Murcia

El análisis de los datos poblacionales resulta especialmente útil en el estudio de la evolución de los asentamientos residenciales de un único municipio, especialmente cuando éste tiene unas ciertas dimensiones.

Centrándonos en el caso del Término Municipal de Murcia, mayoritariamente primera residencia de su población, los datos nos muestran las tenden-

FIGURA 32



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos procedentes de la Memoria Plan General de Ordenación Urbana de Murcia, 2001 para la población de 1.991 y del CREM (Padrón Municipal de Habitantes) para la población 2001 a 2007.

cias seguidas en la elección de los emplazamientos residenciales, mostrándose en la evolución de la población del término de Murcia un claro aumento de la población en las pedanías del primer cinturón (figura 32). Si se considera el valor absoluto de incremento de población, se observa que las pedanías del segundo cinturón reciben mayor aumento que la ciudad de Murcia (que crece muy por debajo de como lo hace el término municipal).

Las pedanías de huerta y del Campo de Murcia incrementan su población casi en la misma cifra que el resto de pedanías –más próximas a la ciudad– juntas. En una hipotética proyección de futuro a 30 años, la ciudad de Murcia perdería casi un 10% de su peso poblacional, alojándose en ella casi la misma proporción que en las pedanías de huerta y del campo de Murcia.

Si se analiza lo ocurrido en el periodo entre 1991 y 2001, etapa que responde al planeamiento propuesto por el Plan General de 1977 de Ribas Piera, se observa que fue ya en aquel periodo cuando el crecimiento de las pedanías del primer cinturón fue cobrando protagonismo. No así en el caso del resto de las pedanías, que han crecido más en estos últimos años. Al Plan de Ribas Piera se deben la mayor parte de los sectores residenciales de la franja Norte, de ahí la repercusión en el crecimiento de población en estas pedanías (figuras 33 y 34).

FIGURAS 33 Y 34

ORTOFOTOS DEL ENSANCHE NORTE DE MURCIA: 1982 Y 2002



Fuente: Infraestructura de Datos Espaciales de la Región de Murcia.

Dentro de los municipios no costeros, Molina de Segura se presenta como el municipio de la Región de Murcia de mayor tendencia de crecimiento, teniendo esta evolución parte de su justificación en el papel que esta población ha desempeñado y desempeña como destino residencial alternativo a la capital –sin menospreciar su propia evolución como ciudad–. A lo largo de estos

años, este municipio ha acogido en algunas de sus urbanizaciones periféricas la residencia de un cierto sector de población de Murcia, actuando como ciudad dormitorio; entre otros factores de atracción destacan la cercanía, la comunicación, los tipos edificatorios residenciales de las urbanizaciones, la existencia de un campo de golf en algunos casos y los precios inferiores a los de Murcia. En concreto nos referimos a los casos de Altorreal, fundamentalmente, y también de La Alcayna.

Una vez conocidos los datos cuantitativos, es de gran interés conocer las características de estos nuevos territorios, es decir, analizar los modelos arquitectónicos que van ocupando y construyendo esta periferia, así como los «artefactos culturales» que resultan fundamentales en el desarrollo metropolitano moderno. En el caso de los usos residenciales, además de ser relevante el papel del diseminado en la transformación del territorio, destacan la urbanización residencial como actuación de conjunto (con campo de golf en algunos casos y *resort* turístico, en otros) y las unidades residenciales cerradas, como elementos de carácter más puntual.

Si bien los datos referentes a estos años reflejan una clara tendencia hacia la ocupación suburbana, ésta es paulatina, tendiéndose a unificar las pedanías del primer cinturón con la ciudad, sin perder en su unión apenas peso relativo. Son los valores de la proyección teórica a 30 años los que, de llegar a producirse, invertirían la primacía de la ciudad y supondrían el cambio del modelo urbano actual.

En la periferia de la ciudad de Murcia, principalmente en su zona Norte, se han ido desarrollando a lo largo de los últimos años algunos ejemplos –tanto residenciales como comerciales– que caracterizan, con gran acierto, el fenómeno de la dispersión. Se describen brevemente en las siguientes líneas los casos más representativos.

Dentro de los ejemplos más próximos a la ciudad se encuentran las urbanizaciones Mirador de Agridulce, Altorreal y La Alcayna (éstas últimas pertenecientes al término municipal de Molina de Segura), todas ellas al Norte de Murcia.

El Mirador de Agridulce surge a modo de ampliación de la antigua Urbanización Agridulce (suelo urbano, ya en el Plan General de 1977), adyacente al Campus Universitario por el noroeste, desde el que se accede, con los problemas que esto ocasiona (figura 35). El Programa de Actuación Urbanística (PAU) que desarrolla el ámbito (NP-IIa de Espinardo) es del año 1998, y abarca aproximadamente 20 hectáreas donde se combinan las viviendas unifamiliares aisladas (400 viviendas donde se prevé aplicar la norma 6b de Ciudad Jardín Extensiva del Plan General de Ribas) con bloques de baja altura (200 viviendas donde se prevé aplicar la norma 3c Extensiva Baja).

FIGURA 35

CAMPUS UNIVERSITARIO DE LA UNIVERSIDAD DE MURCIA, EL MIRADOR DE AGRIDULCE AL NOROESTE Y EL CENTRO COMERCIAL EL TIRO AL ESTE



Fuente: Infraestructura de Datos Espaciales de la Región de Murcia.

La Alcayna, –en Molina de Segura–, tiene su origen en el año 1978 y se desarrolla a base de viviendas unifamiliares aisladas. Contigua a la anterior, aunque sin ajustar sus delimitaciones, se encuentra Altorreal, procedente de una modificación del plan general de Molina de Segura en el año 1990. Altorreal es una urbanización residencial aislada, con campo de golf, donde los usos residenciales (mayoritarios) se distribuyen entre las viviendas unifamiliares y los bloques de baja altura (figuras 36 y 37). En ambos casos se mezclan los destinos de primera y segunda residencia, cuentan con un buen acceso, bien desde Molina o bien desde Murcia; en este último caso, a través de una carretera de 5,5 Km de longitud que, hasta la implantación de los nuevos centros comerciales, únicamente servía a estas urbanizaciones. También, con acceso desde esta misma carretera se desarrolla otra urbanización residencial de menor entidad, Montepríncipe, que sólo se ha edificado parcialmente.

Ya en el término municipal de Murcia, en la pedanía de El Esparragal, situada en su zona norte y a ambos lados de la carretera RM-A4 que une Murcia con Santomera, nacen tres urbanizaciones residenciales de viviendas unifamiliares aisladas en suelo clasificado como Urbanizable No Programado en el Plan General de 1977: Los Ángeles en 1985, aproximadamente 10 hectáreas desarrolladas

FIGURAS 36 Y 37

ORTOFOTO ALTORREAL Y LA ALCAYNA E IMAGEN DE ALTORREAL



Fuente: Infraestructura de Datos Espaciales de la Región de Murcia y elaboración propia.

en baja densidad con uso lucrativo exclusivamente residencial; Los Cantalares y su entorno, correspondiente a tres ámbitos con origen en el año 1987 y que en total suman unas 54 ha; y, Montepinar con 84 ha en total, 52 ha desarrolladas en el año 1983 y el resto en el año 1995, con mínima densidad. La edificación en todas ellas está constituida por viviendas unifamiliares aisladas (figura 38).

FIGURA 38

ORTOFOTO MONTEPINAR Y LOS ÁNGELES



Fuente: Infraestructura de Datos Espaciales de la Región de Murcia.

Con el tiempo, tanto la urbanización El Mirador de Agridulce como Alto-real, La Alcayna y las urbanizaciones de El Esparragal se convierten en un importante destino residencial para la población que trabaja en Murcia, cuyo acceso principal se resuelve desde la autovía A-7.

El caso de la urbanización El Portón de Los Jerónimos, ubicada aproximadamente 4 km al noroeste de la ciudad, también con acceso desde la A-7, es una urbanización residencial de viviendas unifamiliares mayoritariamente y de aproximadamente 32 ha, colindante a uno de los centros comerciales construidos recientemente (La Noria) y a la Universidad Católica San Antonio, de titularidad privada (UCAM) (figura 39). Hasta esta universidad llega desde el año 2011 el tranvía, para ello se destinan, de forma exclusiva, unos 3 km. de infraestructura, a partir de la prolongación de la línea que va hasta la Universidad de Murcia, en el Campus de Espinardo.

La urbanización La Ladera, de configuración más urbana que los ejemplos anteriores por ubicarse en continuidad respecto al núcleo de la pedanía de Churra, desarrolla un ámbito de suelo urbanizable no programado (UNP IV) del Plan General de 1977. El PAU fue aprobado en 1995 y propone el desarrollo de casi 75 ha de superficie con la construcción de 670 viviendas unifami-

FIGURA 39

URBANIZACIÓN EL PORTÓN DE LOS JERÓNIMOS. EL CENTRO COMERCIAL LA NORIA AL NORTE Y LA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE MURCIA (UCAM) AL SURESTE



Fuente: Infraestructura de Datos Espaciales de la Región de Murcia.

liares (la mayor parte de ellas aisladas), además de otros usos en mínima proporción (15%).

Alejándonos de la zona anterior, encontramos el primero de los *resorts* turístico-residenciales desarrollados con un campo de golf en el término municipal de Murcia. Si bien no se encuentra en la periferia de la ciudad, merece ser referenciada por ser, junto al siguiente ejemplo, una de las primeras urbanizaciones con campo de golf implantada en la Región de Murcia. En el campo de Cartagena, al norte de Los Martínez del Puerto, se sitúa uno de los muchos *resorts* que en la actualidad tienen acceso desde la carretera RM-19 –que, a su vez, parte desde la A-30 a San Javier (antigua C-3319)–; en este ámbito se desarrolló la urbanización Mosa Trajectum, ubicada en una de las bolsas de suelo urbanizable no programado XIV del Plan de Ribas Piera, tramitándose en el año 1998 tanto su Programa de Actuación Urbanística como su Plan Parcial. Se trata de una urbanización cerrada de baja densidad, desvinculada de cualquier otro asentamiento, de uso casi exclusivo residencial y, mayoritariamente, de edificación en vivienda unifamiliar. La imagen que proyecta al exterior le dota de un cierto aire a parque temático que no deja de recordar a algunos de los ejemplos americanos, orígenes de este tipo de asentamientos.

La urbanización Torre Guill, que tampoco se encuentra en la periferia de la ciudad, se sitúa a 12 km. de Murcia y está emplazada aisladamente cerca de un entorno natural, aunque la urbanización está situada fuera del ámbito del Parque Regional de la Sierra de Carrascoy y El Valle. Procedente de un espacio clasificado como Suelo Urbanizable No Programado en el Plan General de 1977, se tramita el Programa de Actuación Urbanística en el año 1984 (el Plan Parcial en el año 2000), donde se plantea un desarrollo residencial de mínima densidad, fundamentalmente vivienda unifamiliar y apartamentos.

Se observa así, obviando los dos últimos ejemplos, que al norte de la ciudad de Murcia, teniendo como eje de este a oeste la autovía A-7, se dan cita los ejemplos más representativos de las formas de asentamiento que caracterizan el crecimiento urbano periférico, de las tipologías arquitectónicas que lo ocupan y, especialmente, de la relación de éstos con el entorno inmediato y no inmediato. En esta zona se localiza, también, el mayor proyecto de conjunto comercial de la Región de Murcia, de gran importancia por su envergadura, por constituirse en pionero y por lo representativo de las tipologías arquitectónicas con las que se materializó. En éste se simboliza, de alguna forma, el proceso de terciarización comercial que ha experimentado el crecimiento urbanístico de la ciudad de Murcia en los últimos años. Este gran parque comercial se divide, tanto física como administrativamente, en dos: el corres-

pendiente al Plan Parcial Nueva Condomina, donde se aloja el nuevo estadio de fútbol, ubicado al norte de la autovía A-7; y, el que incluye las multinacionales de Ikea y Decathlon, entre otras, y tiene el Centro Comercial Thader como eje del conjunto, ubicado al sur de la autovía.

El primero de ellos desarrolla un ámbito de suelo urbanizable sin sectorizar de uso dotacional-residencial de aproximadamente 212 hectáreas. El segundo, sin embargo, desarrolla el sub-sector ZP-Ch3-1 (oeste) destinado a actividades económicas y de 43 hectáreas de superficie aproximada. Ambos desarrollos comenzaron su tramitación 16 meses después de la aprobación definitiva del Plan General. Además, en la zona norte del Plan Parcial Nueva Condomina se localiza uno de los proyectos residenciales más llamativos de este periodo, donde se materializan cerca de 100.000 m² de techo construido –edificabilidad– en dos únicos proyectos, lo que representa únicamente el 20% de la edificabilidad residencial propuesta en el Plan Parcial. Se trata de Las Torres de Nueva Condomina Golf y las Terrazas Green Nueva Condo-

FIGURAS 40 - 42

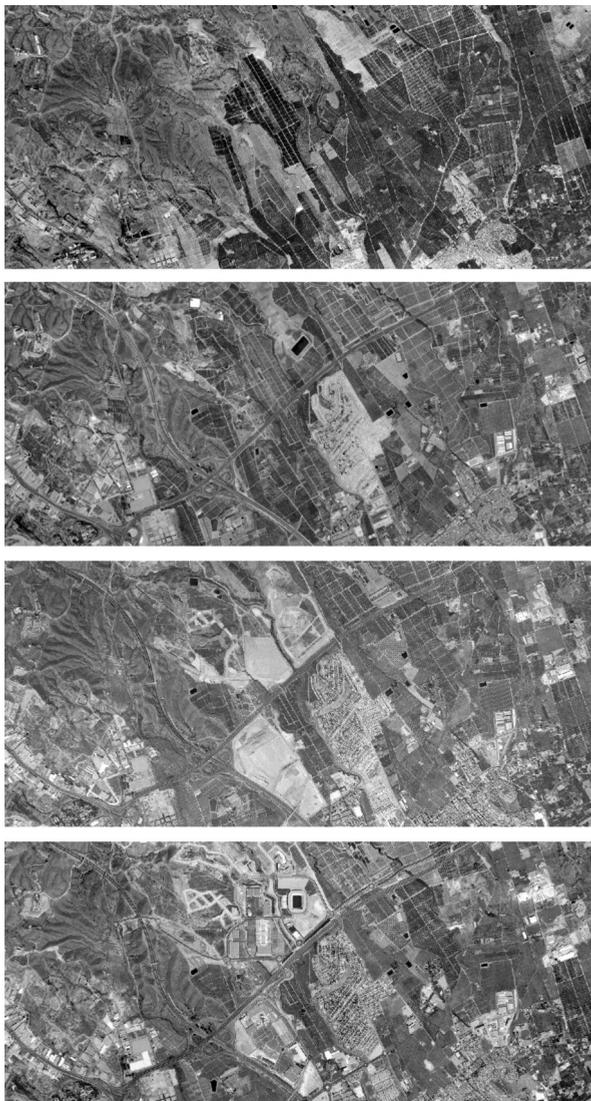
IMÁGENES DE LAS PERIFERIAS RESIDENCIALES DE MURCIA



Fuente: Elaboración propia.

FIGURAS 43 -46

ORTOFOTOS ZONA COMERCIAL NORTE: 1981, 2002, 2004 Y 2007.
AL NORTE DE LA A-7 EL CENTRO COMERCIAL NUEVA CONDOMINA
JUNTO AL ESTADIO DE FÚTBOL. AL SUR EL CENTRO COMERCIAL THADER
Y LA URBANIZACIÓN LA LADERA



Fuente: Infraestructura de Datos Espaciales de la Región de Murcia.

FIGURA 47
CENTRO COMERCIAL



Fuente: <http://www.lanoriaoutlet.es/>.

mina, edificaciones que responden a la calificación de «residencial colectiva-jardín y asimilables» del plan, esto es, conjuntos residenciales cerrados con espacios comunes privados. Dada su ubicación respecto a la ciudad y la no construcción del resto de la edificación residencial prevista en el Plan Parcial, ambos edificios han quedado en una situación de aislamiento y falta de servicios muy importante (figuras 40 a 46). Para viabilizar las propuestas anteriores y en gran parte planificadas «a posteriori», se desarrollan una serie de infraestructuras viarias que tratan de dar solución al acceso requerido y que se apoyan y nutren, en gran medida, de la autovía A-7, con las consecuencias para el tráfico de este viario de gran capacidad que la mezcla de tráficos de paso y distribución local conlleva.

Con menor representatividad, pero también en la zona norte y vinculados a la autovía A-7 para su acceso, surgen el Centro Comercial La Noria en el año 2008, en la pedanía de La Ñora (figura 47) y el Centro Comercial El Tiro en Espinardo en 2009, colindante con el Campus Universitario. Si bien el segundo ejemplo opta por la tipología de contenedor más o menos anodino, donde todo cabe, La Noria pertenece al grupo de centros comerciales que pretende crear un ambiente similar al de la ciudad consolidada, a pesar de negarse a ella en su concepto o, incluso, suponer su propia amenaza.

Por la ubicación aislada de todos los ejemplos anteriores, su emplazamiento respecto a los ejes viarios –fundamentales existentes y creados–, su distancia respecto al núcleo consolidado, la definición de sus límites y su morfología, entre otros se concentran en este ámbito muchas de las características representativas del cambio en la dinámica del crecimiento urbano tradicionalmente seguido en la ciudad de Murcia y definitorio del nuevo modelo.

7. CONCLUSIONES

El intenso proceso de ocupación y transformación del territorio de las ciudades del Arco Mediterráneo Español ha tenido su particularidad en cada uno de los ámbitos de este espacio regional.

En el caso de la ciudad de Murcia y su entorno esas particularidades se han desarrollado, principalmente, según los tres fenómenos analizados: la transformación de la ciudad central, la ocupación del espacio huertano que rodea la ciudad; y, las nuevas periferias terciarias y residenciales, mayoritariamente apoyadas en la autovía A-7. No obstante, estos tres procesos no han sido simultáneos ni han tenido una diferente incidencia en la configuración de la ciudad y su territorio. El primer y último proceso, la transformación del centro urbano y la creación de nuevas periferias, han reafirmado la idea de capitalidad regional de carácter urbano y metropolitano –en el primer caso por la reafirmación de su centralidad y en el segundo por la creación de una nueva ciudad lineal moderna y complementaria de la ciudad tradicional–. Sin embargo, el segundo de los procesos mencionados, el de la continua ocupación de la huerta, ha supuesto una pérdida de identidad de este espacio colectivo característico, sin ofrecer un modelo urbano o territorial específico y propio murciano que pudiera justificar dicha transformación.

La ciudad central, y concretamente el centro histórico de la ciudad, ha desarrollado una importante renovación de la edificación y del espacio público, especialmente durante la primera etapa autonómica. Esta apuesta de renovación ha permitido que Murcia haya mantenido su centro urbano como espacio relevante, así como, ofrecer una imagen de capitalidad renovada, a partir del mantenimiento, la conservación y restauración de las edificaciones históricas más relevantes, la transformación de sus espacios públicos urbanos más representativos, la peatonalización y la incorporación de nuevas edificaciones significativas.

La huerta de Murcia siempre ha contado con planeamientos que han considerado este espacio susceptible de recibir mayor cantidad de edificación,

desde los primeros planes de la década de los sesenta hasta los planes generales municipales de 1977 y 2001. Si a las regulaciones anteriores añadimos una realidad que se ha empeñado en edificar este espacio superando las previsiones establecidas en el planeamiento, nos encontramos con una huerta cada vez más ocupada en la que no se han producido estrategias de protección eficaz de dicho espacio. La difícil ecuación de mantener el paisaje, permitiendo el incremento de la edificabilidad, ha resultado ser hasta la fecha más beneficiosa para la edificación que para el paisaje agrícola; pero, el incremento infinito de la ocupación no es posible si se apuesta por una preservación del paisaje característico de la huerta de Murcia.

Las nuevas periferias residenciales y terciarias han supuesto la creación de una nueva ciudad lineal a ambos lados de la autovía A-7, una nueva ciudad de Murcia que trata de ser complementaria desde el punto de vista de la capitalidad de la ciudad, incluso reforzarla como un espacio de necesidades ajustado a las demandas sociales y económicas actuales. A pesar de ello, parece evidente que la importante oferta de alojamiento, empleo y actividad del nuevo territorio compite con la ciudad tradicional y sus espacios de crecimiento en continuidad. En estos momentos, el cambio de ciclo económico ha ralentizado la ocupación y el desarrollo de estos nuevos espacios pero se impone una reflexión profunda sobre los efectos territoriales y medioambientales de este modelo de desarrollo y ocupación del territorio, especialmente, antes de que la actividad económica e inmobiliaria vuelva a resurgir.

En los tres ámbitos anteriores, Murcia ha contado con un planeamiento cuya ideología se situaba más en el desarrollo o transformación del suelo y del territorio que en la conservación de la ciudad o huerta existente. Sin embargo, la valoración de los resultados en cada uno de los ámbitos no es igual: mientras en el centro histórico el planeamiento ha recibido una cierta aceptación de los sectores sociales y económicos, la transformación de la huerta, con una ideología no muy diferente, no ha tenido la aceptación anterior y, además, tampoco existe un reconocimiento explícito de los procesos de transformación de este territorio, por parte los distintos sectores implicados.

La realidad actual, comparada con la situación de partida en el año 1977, evidencia una ciudad y un territorio mucho más complejo, con una mayor ocupación del suelo. En esa configuración de las ciudades mediterráneas compactas tradicionales existía una clara distinción entre el espacio urbano y el agrícola, con débiles infraestructuras de unión entre poblaciones. Esa realidad de las fotografías aéreas de 1977 ha dado paso a un ámbito urbano y territorial en el que surgen urbanizaciones aisladas en el espacio agrícola y el territorio cercano, con una fuerte organización territorial basada en las grandes infraes-

estructuras de comunicación y los grandes equipamientos terciarios. En definitiva, nos encontramos con un territorio más híbrido, con una nueva oferta de actividades y posibilidades, pero también, y sobre todo, con un espacio medioambientalmente más empobrecido y con unas formas de vida asociada cuyos costes energéticos resultan difícilmente asumibles a futuro.

Fecha de recepción: 04/06/2013.

Fecha de aceptación: 07/03/2014.

8. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Andrés Sarasa, J. L. (1987): *El área periurbana de Murcia (incidencias demográficas, financieras y espaciales)*, Murcia, Universidad de Murcia, 160 pp.
- Andrés Sarasa, J. L. (1988): *Estructura urbana de Murcia*, Murcia, Academia Alfonso X el Sabio, 193 pp.
- Andrés Sarasa, J. L. (1990): "Distribución espacial de la población «terciaria» en la ciudad de Murcia. Estudio Cartográfico". *Papeles de Geografía*, 16, pp. 85-89.
- Burriel de Orueta, E. (2008): "La «década prodigiosa» del urbanismo español (1997-2006)". *Scripta Nova*, 12/270 (64).
- Cano Clarés, J. L. (2009): "El plan general de Murcia de 1978. La implantación práctica del urbanismo contemporáneo", tesis doctoral inédita, Universidad Politécnica de Valencia, 379 pp.
- Couch, C.; Leontidou, L. y Petschel-Held, G. (2007): *Urban Sprawl in Europe Landscapes, Land-Use Change & Policy*. Oxford, Reino Unido, Blackwell Publishing, 273 pp.
- Dematteis, G. (1998): "Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas" en Monclús, Francisco Javier: *La ciudad dispersa*. Barcelona, Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona, pp.17-33.
- European Environment Agency (EEA) (2006): *Urban sprawl in Europe. The ignored challenge*. Copenhagen, EEA. (EEA Report nº 10/2006). Disponible en: http://www.eea.europa.eu/publications/eea_report_2006_10/eea_report_10_2006.pdf (Fecha de consulta junio 2014).
- Ezquiaga, J. M. (2006): "El porvenir de una ilusión. Elementos para una nueva cultura urbanística". *Arquitectos*, 178, pp. 82-86.
- García Martín, F. M. (2011): "La protección del paisaje cultural de la huerta de Murcia por el plan General de Ordenación Urbana" en: *XXII Jornadas de Patrimonio Cultural de la Región de Murcia*, Murcia. Ediciones Tres Fronteras y Consejería de Cultura y Turismo, pp. 323-332.
- García Mayor, C.; Martí Ciriquíán, P., Ortuño Padilla, A. y Domínguez Martínez, L. (2012): "Los valores territoriales y paisajísticos de la Huerta de Murcia y la Vega Baja del Segura", en Fontana, Melgarejo y Zardoya (Editores): *Patrimonio hidráu-*

- lico, industrial, arquitectónico y urbano en el ámbito hispano-cubano. Terni, Italia, Centro Ricerche Ambiente Cultura Economia, colección Storia Economía Territorio
- López de Lucio, R. (1998): "La incipiente configuración de una región urbana dispersa: el caso de la Comunidad de Madrid (1960-1993)", en Monclús, Francisco Javier: *La ciudad dispersa*. Barcelona, Centro de Cultura Contemporània, pp.169-196.
- Martí Ciriquián, P. y Nolasco Cirugeda, A. (2012): "Un caso paradigmático de sprawl: la costa de la provincia de Alicante", en *ACE: Arquitectura, Ciudad y Entorno* [en línea], 7/20, pp. 173-198.
- Martí Ciriquián, P y Ponce Herrero, G. (2012): "La transformación de las ciudades del Arco Mediterráneo y sus territorios entre 1977 y 2006", en Valenzuela Rubio, M.: *El impacto del modelo autonómico en las ciudades españolas. Una aproximación interdisciplinar*. Madrid, Ediciones Universidad Autónoma de Madrid, pp. 171- 216.
- Mata Olmo, R. y Fernández Muñoz, S. (2004): "La Huerta de Murcia: Landscape Guidelines for a Peri-urban Territory". *Landscape Research*, 29/4, pp. 385-397.
- Millán Escriche, M. (2006): "Nuevo urbanismo en la ciudad de Murcia". *Papeles de Geografía. Revista de investigación en Geografía*, 44, pp. 73-94.
- Miralles-Guasch, C. (2002): "Transporte y territorio urbano: del paradigma de la causalidad al de la dialéctica". *Documentos de Análisis de Geografía*, 41, pp.107-120.
- Monclús, F. J. (1998a): "Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas" en Monclús, Francisco Javier: *La ciudad dispersa*. Barcelona, Centro de Cultura Contemporània, pp. 5-15.
- Monclús, F. J. (1998b): "Estrategias urbanísticas y crecimiento suburbano en las ciudades españolas: el caso de Barcelona", en Monclús, Francisco Javier: *La ciudad dispersa*. Barcelona, Centro de Cultura Contemporània, pp.133-167.
- Naredo, J. M y Montiel Márquez, A. (2011): *El modelo inmobiliario español: y su culminación en el caso Valenciano*. Barcelona, Icaria, 174 pp.
- Observatorio de la Sostenibilidad en España (OSE) (2006): *Cambios de ocupación del suelo en España. Implicaciones para las sostenibilidad*. Madrid, Mundiprensa, p. 485.
- Ribas Piera, M. (1976): "Ante el nuevo plan general de ordenación de Murcia", *Ciudad y Territorio*, 1, pp. 29-61.
- Rowe, P (1991): *Making a Middle Landscape*. Cambridge, Mass./London, The MIT Press.
- Rueda, S. (1996): "La ciudad compacta y diversa frente a la conurbación difusa" en AA.VV.: *Primer catálogo español de buenas prácticas*. Madrid, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Disponible en: <http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a009.html> (fecha de consulta 5/06/2014)
- Rueda, S. (1998): "Periurbanización y complejidad en los sistemas urbanos" en Monclús, Francisco Javier: *La ciudad dispersa*. Barcelona, Centro de Cultura Contemporània, pp. 83-109.
- Rueda, Salvador (2002): "Els costos ambientals del models urbans dispersos". *Papers, regió Metropolitana de Barcelona*, 36, pp. 73-104.
- Serrano Martínez, J. M. (1993): *Área metropolitana de Murcia. Análisis del crecimiento del borde sur*. Murcia, COAM, CAM y UM, 243 pp.

- Serrano Martínez, J. M. (1996): "Proceso de revitalización y peatonalización en el centro histórico de la ciudad de Murcia. Balance de los últimos años", en Antonio Ramos Hidalgo, Gabino Ponce Herrero y Juan Manuel Dávila Linares (ed.): *II Jornadas de Geografía urbana: Recuperación de centros históricos, utopía, negocio o necesidad social; La Geografía de la Percepción como instrumento de planeamiento urbano y ordenación; Las fachadas urbanas, marítimas y fluviales*. Alicante, Universidad de Alicante/Asociación de Geógrafos Españoles, pp. 209-220.
- Valenzuela Rubio, M. (1986): "Los espacios periurbanos", en *IX Coloquio de geógrafos españoles: acta, discursos, ponencias y mesas redondas*. Murcia, Universidad de Murcia/Asociación de Geógrafos Españoles, pp. 81-123.

FUENTES DE INFORMACIÓN ESTADÍSTICA

Centro Regional de Estadística de Murcia

<http://www.carm.es/econet/>

Instituto Nacional de Estadística

<http://www.ine.es/>

Servicio de Urbanismo. Dirección General de Urbanismo y Ordenación del Territorio. Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio: Datos Planes Parciales Residenciales tramitados entre 2001 y 2007. Murcia. [Consulta: 2011, Mayo]

FUENTES LEGALES Y NORMATIVAS

Texto Refundido de la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, aprobado por Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril.

Ley 6/1998, de 13 de abril, sobre régimen del suelo y valoraciones. En Boletín Oficial del Estado, nº 89 de 14 de abril de 1998.

Plan General de Ordenación Urbana de Murcia. Toma de Conocimiento Refundido con indicaciones por Orden 5 de marzo de 2002 y Adaptación a Ley Suelo Regional aprobada por Orden 26 de diciembre de 2005.

Texto Refundido de la Ley del Suelo de la Región de Murcia, aprobado por Decreto Legislativo 1/2005, de 10 de junio. En Boletín Oficial de la Región de Murcia, nº 282 de 9 de diciembre de 2005.

OTRAS PÁGINAS WEB:

Ministerio De Vivienda: Atlas Digital de las Áreas Urbanas. <http://atlas.vivienda.es/carto.php?&lang=es&typind=C&nivgeos=prov&curIdDom=1&curCodeDom=vivpre&curCodeTheme=vivprec&curCodeInd=pvivi001&curserie=2009-2T>

Agencia Europea Del Medio Ambiente: Informe Dobris. <http://www.eea.europa.eu/es/publications/92-827-5122-8>

RESUMEN

La mayoría de las ciudades españolas han desarrollado importantes cambios urbanísticos desde el inicio de la etapa autonómica cuyos resultados han sido, por un lado, la transformación de las ciudades existentes y, por otro, una desmesurada expansión urbana. Sin embargo, en cada una de las ciudades, esos cambios han tenido sus propias características y singularidades. El caso de Murcia y su territorio resulta especialmente interesante al producirse, con cierta intensidad, tres fenómenos de diferente calado afectando a la ciudad central, al espacio periurbano de la huerta y a la creación de nuevas periferias.

Así, en un primer periodo –hasta 1995 aproximadamente– se lleva a cabo la transformación del centro histórico, ofreciendo una nueva imagen de capitalidad; posteriormente, los esfuerzos de transformación territorial y urbana se sitúan en las nuevas periferias de carácter residencial y terciario situadas a cierta distancia de la ciudad tradicional. Y, de manera paralela, se produce la ocupación del espacio agrícola de huerta de manera continua a lo largo de todo el periodo autonómico. La conjugación de estos tres procesos ha desembocado en un nuevo espacio en el que las relaciones territoriales urbanas han cambiado radicalmente.

PALABRAS CLAVE: ciudad de Murcia; urbanismo; periferias urbanas; nuevos modelos de ocupación espacial.

ABSTRACT

Most of Spanish cities have experienced important urban and territorial changes since the establishment of Regional Governments –Autonomous Communities of Spain–. As a result, there has been a transformation of the existing cities and an excessive urban expansion. However, each city has had its own characteristics and peculiarities. The case of Murcia and its territory is of special interest as three different phenomena have occurred, with certain intensity, affecting: the central city, the fertile peri-urban space of the Huerta (Market Garden) and the creation of new peripheries.

The first period –until approximately 1995– is characterized by the transformation of the historic Centre, offering a new image to the capital. After this period, important efforts were made to transform urban and territorial new peripheries located at some distance from the traditional city, introducing residential and tertiary land uses. Finally, the occupation of agricultural land (Huerta) occurs continuously throughout all periods. The combination of these three processes has defined a new space in which urban territorial relationships have radically changed.

KEY-WORDS: city of Murcia; urban studies; urban peripheries; new patterns in land use.

RÉSUMÉ

La plupart des villes espagnoles ont subi une évolution urbanistique importante depuis l'établissement des gouvernements régionaux –les communautés autonomes en Espagne– dont les résultats ont été, d'une part, la transformation des villes existantes et, d'autre part, l'expansion urbaine excessive. Cependant, dans chacune des villes, ces changements ont eu ses propres caractéristiques et particularités. Le cas de Murcia et son territoire est d'un intérêt particulier, trois différents phénomènes avec une certaine intensité, peuvent être identifiés affectant : le centre de la ville, l'espace périurbain du Huerta (jardin potager) et la création de nouvelles périphéries.

Ainsi, on peut identifier une première période –jusqu'en environ 1995– caractérisée par la transformation du centre historique, offrant une nouvelle image de la ville; plus tard, les efforts de transformation urbaine et territoriale sont placés dans les nouvelles périphéries, à quelque distance de la ville traditionnelle, avec l'introduction de nouveaux espaces résidentiels et tertiaires. Et parallèlement, l'occupation de l'espace périurbain agricole se produit en continu tout au long de la période autonome. La combinaison de ces trois processus a entraîné un nouvel espace dans lequel des relations territoriales et urbaines ont radicalement changé.

MOTS CLÉS: ville de Murcia; urbanisme; l'espace périurbain; nouveaux modèles d'occupation de l'espace.