



INTERCAMBIO

SUMARIO

CONSEJO DE REDACCION

- Alfredo Alonso-Allende Yohn
- José Manuel Casas Torres
- Pedro Chico y Rello
- Alfredo Floristán Samanes
- José Ibarqüen Soler
- Francisco López Bermúdez
- Rodolfo Núñez de las Cuevas
- Isidoro Reverte Salinas
- José Sánchez Sánchez
- José M.ª Sancho Pinilla
- Antonio Serna Serna
- José María Serrano Martínez
- Luis Solé Sabarís
- Manuel de Terán Alvarez
- Juan Torres Fontes
- José M.ª Torroja Menéndez
- Juan Vilá Valentí

DIRECTOR : Pedro Plans

SECRETARIO DE REDACCION :

José Luis González Ortiz

- Luis Solé Sabarís: *Sobre el concepto de Región Geográfica y su evolución* . pág. 3
- Andrés J. Precedo Ledo: *Urbanismo e ideologías* pág. 73
- M. Antonio Zárate Martín, Alfonso Vázquez González, Juan Blanco Andray y María Candelas Conde Martín de Hijas: *La utilización del cine en la enseñanza de la Geografía* pág. 83
- C. L. Everard, B. W. Atkinson, G. R. Butterfield, J. M. Gray y L. W. Wright: *Geografía Física ¿Qué le ha ocurrido al "Fundamento Físico"? La Geografía Física y el medio ambiente natural* pág. 99
- José María Serrano Martínez: *Area de influencia de Murcia-ciudad según la movilidad de los viajeros* pág. 119
- Experiencias y actividades didácticas: *Constitución del Grupo G.E.A.D. Hacia la renovación didáctica de las Ciencias Sociales ante la reforma de la enseñanza*. José Luis González Ortiz, José María Serrano Martínez, Nicolás Martínez Valcárcel pág. 135
- Historia del pensamiento geográfico: Pedro Plans: *Una aproximación al geógrafo Ferdinand von Richthofen (1833-1905) (segunda parte)* pág. 141
- Comentarios y noticias: *Investigaciones edafológicas en el Sureste español. Energía eólica en Albacete. El "fracaso escolar": un informe del Ministerio de Educación y Ciencia* pág. 185
- Materiales didácticos y bibliografía: R. Fonet y CH. Pomerol: *Las Montañas* pág. 189
- G. Díaz - Plaja: *La contracultura y otras alarmas* pág. 190





Area de influencia de Murcia-ciudad según la movilidad de los viajeros.

José María Serrano Martínez

1. IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE COLECTIVO EN LA DELIMITACION DE LAS AREAS DE INFLUENCIA

El establecimiento de una línea de autobuses entre dos lugares responde por lo general a una necesidad continuada de personas que por diversas razones se desplazan habitualmente de uno a otro.

Desde principios de siglo, la motorización acercó los pueblos y las ciudades entre sí. Una red de carreteras enlaza prácticamente todos los núcleos de población de España, al igual que en otros estados con un cierto nivel de desarrollo. A partir de esas facilidades materiales, la población aprovecha esos medios para realizar sus desplazamientos relacionados con diversos menesteres.

En las dos últimas décadas, son muchas las personas que poseen privadamente vehículos de tipo particular. Ello, como es lógico, ha redundado en una disminución del tráfico de pasajeros que emplea los transportes públicos. Aunque esto es cierto, cabría matizarlo: la difusión del automóvil privado ha evitado un aumento excesivo del transporte colectivo que

estaba conociendo un espectacular crecimiento desde los años 50.

A pesar de todo, debido a los encarecimientos de los precios de los combustibles y a la propia comodidad que significa este tipo de transporte; mayor seguridad, regularidad, etc., su existencia se ha convertido en algo consuetudinal en nuestra sociedad.

El funcionamiento de una línea de transporte regular, supone siempre un mercado y una demanda de viajeros constante interesados en efectuar esos desplazamientos.

Su puesta en marcha definitiva, exige unas formalidades que cumplir mediante los adecuados trámites administrativos. No en balde los transportes regulares y colectivos constituyen un servicio público. Dicha continuidad se convierte a su vez en causa y origen en la generación de unos flujos de pasajeros que al existir ese medio de transporte, lo emplean. La regularidad de su funcionamiento genera su utilización y dependencia.

Debido a las razones citadas, junto a otras que pudieran acumularse, se considera que la "red de autobuses es uno de los componentes más significativos para conocer la influencia

de un lugar y el área que gravita en torno a él" (1).

Abordamos en este artículo un tema que puede tener un particular interés metodológico, especialmente para el profesorado residente en cualquier ciudad cabecera comarcal, ya que con la ayuda de sus alumnos podrá recopilar y elaborar los datos y con ello conseguir un trabajo de creación de alto interés formativo.

De ahí que se haya creído conveniente su inclusión en "Didáctica Geográfica".

2. METODO Y FUENTES UTILIZADAS

Son las siguientes:

a) Consejería de Transportes (Consejo Regional). Las competencias que posee se refieren a las líneas regulares de transportes que se circunscriben estrictamente a los límites regionales (antiguos provinciales). Los datos que ahí figuran afectan en concreto a las concesiones administrativas existentes. En algunos casos hemos comprobado que hay pequeñas diferencias (especialmente con las indicadas en el apartado c). Creemos se debe a que con el paso del tiempo, algunas líneas se refuerzan debido al aumento de los volúmenes de pasajeros desplazados. Otras, por el contrario, ven reducidos sus efectivos. También figuran en ellas algunas "hijuelas" (2), que no siempre suelen estar vigentes, dados los despoblamientos masivos en los medios rurales, lo cual origina una acentuada escasez en los volúmenes de tráfico. Esto lleva a las compañías concesionarias a reducir al máximo los viajes. A veces sólo poseen carácter semanal o incluso de periodicidad mayor.

b) La Jefatura Provincial de Transportes Terrestres, dependiente del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. A ella, después del traspaso de competencias al Consejo Regional, sólo le resta lo referente a los viajes que se realizan fuera de los límites regionales entre dos o más Comunidades Autónomas.

c) La Estación Central de Autobuses de Murcia, lugar obligatorio para cualquier línea regular que pase por la ciudad. Constituye una ayuda muy valiosa para conocer el tráfico general de pasajeros que enlazan la ciudad con los diferentes lugares de procedencia.

d) El Ayuntamiento de Murcia y la empresa concesionaria que realiza el transporte entre el núcleo urbano de la cabecera municipal y las otras entidades de población que la rodean, han sido también requeridos para conocer claramente y delimitar con precisión la completa trama de líneas regulares de transporte de pasajeros que se observa en torno a ella.

Los datos que utilizamos en todas las fuentes, se refieren a octubre de 1982. Las modificaciones que se hayan podido producir con posterioridad no están pues recogidas aquí.

(1) Véase el artículo de MIGUEL BERNAL, A.: "Área de influencia urbana de Sevilla según la movilidad de los viajeros", publicado en "Estudios Geográficos", n.º 131, 1973, págs. 359-380; la cita corresponde a la página 359.

(2) Se denomina "Hijuelas" a aquellas líneas secundarias que enlazan el lugar central principal, objeto de la concesión administrativa, con otros núcleos de población de menor tamaño e importancia existentes en las cercanías. La concesión de una línea de autobús, supone por lo general la obligación para el concesionario de atender las necesidades de desplazamientos de toda la población que rodea y circunda dicha línea o que en cierto modo es subsidiaria del Lugar Central enlazado. Hacemos esta aclaración, ya que el término utilizado posee otros significados.

Trabajamos sólo con los datos que indican líneas de transporte y viajes realizados. No pasajeros. Ha sido imposible conocer con precisión el número de estos, que durante el año 1982, por ejemplo, habían sido trasladados en las diversas líneas y tramos.

Razones de diverso tipo, fiscales, de control administrativo, etc., impiden, aunque parezca extraño, su determinación precisa. Tampoco la necesidad real de control del Seguro Obligatorio de viajeros, fue un camino que nos llevase a advertir concretamente los datos a que hacemos referencia.

Ahora bien; aunque ciertamente sería muy esclarecedor conocer con exactitud el número de viajeros, sin embargo, sabiendo no sólo las líneas de transporte que funcionan, sino también el número concreto de viajes que se efectúan con periodicidad, todo ello nos ofrece una imagen completa de cuál es la realidad y su valoración diferenciada (3).

Una vez en posesión de los datos antes referidos, hemos confeccionado tres tablas en que se exponen y sintetizan todos ellos:

- a) Líneas de cercanías Murcia-Ciudad.
- b) Líneas de ámbito intraregional.
- c) Líneas de ámbito interregional.

Esta división se ha efectuado siguiendo unos criterios de mera índole geográfico-administrativa.

Las cercanías son las comprendidas entre los 15-20 kilómetros del centro geográfico de la cabecera municipal, para el primer apartado; y los dos restantes según su propia denominación.

Estos datos han sido también recogidos y expuestos en tres figuras, lo cual posibilita su exposición e incrementa la claridad.

No hemos creído conveniente emplear unos criterios de tratamiento donde prime la estadística, sino que simplemente utilizamos una metodología tradicional de análisis, descripción y síntesis (4). Unas conclusiones finales cierran el estudio.

3. ÁREA DE INFLUENCIA: FRECUENCIA DIARIA

Consideramos en general que todo el espacio situado en torno a la cabecera municipal de Murcia, en una distancia que alcanza los 15-16 kilómetros en línea recta, formando un círculo, está comprendido dentro de ella. Esa superficie significa una buena parte del municipio murciano, ocupado por la huerta en su mayoría. La población concentrada en él equivale casi al total municipal. También viven dentro de este espacio la población de los municipios vecinos de Alcantarilla, en su totalidad, y un porcentaje elevado de los núcleos cabecera de

(3) Se nos informó en la Estación Central de Autobuses de Murcia que se podían realizar unos cálculos, relativamente precisos, para conocer el número real de pasajeros que habían utilizado cada línea. Nos apoyáramos para ello en el empleo del porcentaje del 30 por ciento del total de las plazas sobre un término medio de 50 para los correspondientes autobuses. Todo esto referido a un período amplio de tiempo que cabría evaluar en un año.

(4) Son varios los estudios que recientemente se han realizado sobre la red de transportes de diversas regiones, siguiendo el procedimiento de la Teoría de los Grafos. Citamos por ejemplo, entre otros, el trabajo de GARCIA LORCA, A.: "La red de transportes en la Provincia de Almería. Aplicación metodológica de la Teoría de los Grafos", publicado en la revista "Paralelo 37", Revista de Estudios Geográficos, del Departamento de Geografía de la Universidad de Granada. Colegio Universitario de Almería, n.º 3 Almería, 1979, págs. 137-152.

Molina de Segura, Beniel, Santomera, Alguazas y Las Torres de Cotillas.

La intensidad y la frecuencia de los flujos analizados, referentes a esta área, son muy fuertes.

Se trata de 23 líneas y 528 viajes diarios. De estos, 17 líneas unen diversas pedanías de Murcia con la cabecera municipal, lo que significa un total de 397 viajes diarios. Esto se debe en gran parte a la peculiar estructura urbana de la capital regional. Hecho todavía no analizado de forma singularizada (5). En síntesis, ello obedece a un modelo complejo y mixto de organización urbana espacial entre la estructura nuclear y anular.

Hay un núcleo urbano central (133.614 h. en el censo de 1 de marzo de 1981) que significa el 46,95% del total municipal, rodeado por una serie de otros asentamientos de población. Estos, en buena medida, forman un anillo incompleto que lo envuelve. Entre ellos, existe población dispersa, distribuida mayoritariamente en los espacios que bordean las vías de comunicación (6). Toda esta pluralidad de formas de poblamiento responde a las variables indicadas por E. Jones (7).

Junto a este poblamiento complejo del municipio de Murcia, dentro del espacio del regadío que ocupa la Huerta del Segura, existen otros ámbitos que administrativamente constituyen municipios aparte; algunos de ellos de creación reciente (8); otros por el contrario mucho más remotos.

Lógicamente, las relaciones de todo tipo que existen entre los asentamientos de población antes citados y los del municipio murciano son

continuos y muy fuertes. Los flujos de toda índole que relacionan esta área, son de tal intensidad que prácticamente puede hablarse de un espacio metropolitano o rururbano dado el valor y el peso que el componente agrícola significa aún. Decimos esto, porque el desarrollo urbano del área inmediata al centro urbano está en pleno crecimiento (9). Al mismo tiempo buena parte de los núcleos de población periféricos también están conociendo un crecimiento demográfico notable, originado de modo particular por una inmigración regional y el consiguiente despoblamiento de los espacios de secano (10).

(5) CALVO GARCIA-TORNEL, F.: En "Continuidad y cambio en la Huerta de Murcia" (2.ª edición), Academia de Alfonso X el Sabio, Biblioteca Murciana de Bolsillo, n.º 34, Murcia, 1982. Estudia la distribución de la población y sus actividades (págs. 271 a 296).

Nuestra tesis doctoral *La Red Urbana de Murcia*, leída en la Universidad murciana, el 21 de enero de 1983 (6 volúmenes), en el volumen I, capítulo 2.º, al describir el municipio de Murcia, dedica también especial atención a la morfología urbana peculiar que ofrecen la ciudad de Murcia y los asentamientos urbanos que la rodean, incluidos la casi totalidad de ellos, dentro de sus límites municipales.

(6) CALVO GARCIA-TORNEL, F.: *Ibidem*, págs. 288 y ss.

(7) JONES, E.: *Pueblos y ciudades*. Ed. Eudeba, Buenos Aires, 1973, págs. 78 y ss.

(8) Entre los de formación reciente cabe citar a Santomera, segregado del municipio murciano en 1979. Entre los más remotos, cabría citar a Alcantarilla. Con una extensión muy reducida (5,53 km. cuadrados), sólo comprende el espacio ocupado por el casco urbano, y está totalmente rodeado por el término municipal de Murcia, de considerable extensión (891,7 km. cuadrados).

(9) La población del casco urbano de Murcia-ciudad, ha pasado en la década de 1970 a 1980, de 101.440 h. a los 133.614 h., citados en el texto; según la fuente del Instituto Nacional de Estadística, recogidos en los correspondientes censos de las dos últimas décadas. El aumento, como puede verse, es considerable. Aún se hace más significativo si se tiene en cuenta que el total municipal no ha alcanzado un alza en las mismas proporciones. Ello demuestra una tendencia al crecimiento y a la acumulación de la población concentrada en dicho casco urbano.

(10) Puede consultarse al respecto lo que escribe BEL ADELL, C. en su obra *Estructura y dinámica reciente de la población murciana*. Editado por la Universidad de Murcia. Secretariado de Publicaciones, 1981, págs. 44 y ss.

Todavía es mayor el crecimiento demográfico que han sostenido en las últimas décadas ciertos municipios cercanos, englobados aquí en este espacio de influencia diaria (11).

En conjunto, pues, esta área se presenta con un dinamismo demográfico notable y un proceso de evolución urbana de cambio acelerado y en plena gestación.

Al extenderse por un espacio relativamente amplio (cerca de cuatrocientos kilómetros cuadrados), las necesidades de contar con unos medios continuos y frecuentes para el desplazamiento de su población, son obligados. En este sentido, se presenta la realidad que analizamos (véase la tabla número 1).

El número de viajes que se efectúan en cada línea es muy variable. Oscila entre los 72 que unen Murcia con El Palmar, la línea más frecuentada y 1, de enlace entre Murcia-Sucina. Entre ambos extremos hay toda una amplia gama de desplazamientos intermedios. En la figura número 1, pueden verse con bastante claridad, el volumen y la frecuencia de estos desplazamientos.

Algunas de las líneas que se citan, no sólo enlazan dos asentamientos de población, sino que por el contrario son tres, o a veces incluso más, con lo cual la función a desarrollar es muy amplia.

Resaltan en su conjunto la gran afluencia de viajes, que desde uno u otro origen confluyen en El Palmar, directamente en él o en la Arrixaca. Esto, creemos, se debe a la ubicación en sus proximidades de la Ciudad Sanitaria Virgen de la Arrixaca. En ella se centralizan una gran cantidad de servicios médico-sanitarios,

con un área funcional que supera en mucho la que ahora estudiamos y que abarca prácticamente toda la Región.

El espacio que analizamos, atendiendo a los flujos citados, es más reducido, comprendiendo los municipios cercanos a Murcia-ciudad. La intensidad de los desplazamientos es en la práctica similar a los anteriores. Directamente dependen de dos factores: tamaño demográfico de las mismas y cercanía con la capital. Alcantarilla, aparece en cabeza con 50 viajes diarios, seguido de Molina de Segura 30, Santomera 26, Alguazas 10. Un menor volumen significan los enlaces con las Torres de Cotillas 6 viajes diarios y Beniel 2.

Podría pensarse que otros núcleos de población no incluidos, también mantienen una relación continua con la capital regional similar a la estudiada. Hemos actuado así, sin considerarlos como tales cercanías, especialmente en los que se refieren a la Vega Media (Lorquí, Ceutí, etc.), atendiendo al conocimiento real que tenemos de otros factores que conjuntamente se utilizan en la determinación de las áreas de influencia (12).

De la misma forma, no aparecen algunos núcleos, que pueden ser significativos demográficamente, ya que son recorridos por las mismas

(11) Nos referimos a Molina de Segura principalmente. ABELLAN GARCIA, A.: *Evolución demográfica de Molina de Segura (Murcia)*, Molina de Segura, 1980, C.S.I.C., I.J.S.E., 116 págs. Se analiza de forma monográfica la evolución poblacional de esta ciudad.

También en menor grado cabe entender por extensión la referencia arriba hecha a los municipios de Alcantarilla, Beniel, Las Torres de Cotillas, etc.

(12) De acuerdo con las encuestas realizadas, así como con numerosas funciones empleadas en el estudio de la Red Urbana de Murcia, a la que hacíamos referencia en la nota 5. Todo ello ha sido motivo y razón suficiente para esa decisión.

TABLA I

TRANSPORTE DE VIAJEROS. LINEAS REGULARES DE AUTOBUSES.
CERCANIAS DE MURCIA-CIUDAD

	<i>Viajeros diarios Ida y Vuelta</i>
Murcia - Alguazas	10
Murcia - Espinardo - Guadalupe - La Ñora	28
Murcia - Espinardo - El Puntal	13
Murcia - Las Torres de Cotillas	6
Murcia - Molina de Segura	30
Murcia - Rincón de Seca - Morata	14
Murcia - Beniaján	14
Murcia - Javalí Viejo	15
Murcia - Molina de Segura - Ribera de Molina - Javalí Viejo	7
Murcia - La Alberca - Patiño - Arrixaca (Residencia Sanitaria)	31
Murcia - Los Ramos	41
Murcia - Arrixaca (Residencia Sanitaria)	51
Murcia - El Palmar	72
Murcia - Puebla de Soto - San José	30
Murcia - El Raal	28
Murcia - Cuevas del Cigarrón - El Raal - Tres Puentes - Residencia Sanitaria Virgen de la Arrixaca	10
Murcia - Monteagudo - El Esparragal - Santomera - Siscar	19
Murcia - Aljucer - Arrixaca	14
Murcia - Alcantarilla	50
Murcia - Sangonera	16
Murcia - Sucina	1
Murcia - Santomera	26
Murcia - Beniel	2

TOTAL 23 LINEAS Y 528 VIAJES

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos ofrecidos por la empresa Travimusa, encargada del transporte en las cercanías de Murcia y el Ayuntamiento de la capital, referidos a la fecha 1 de octubre de 1982.

AREA DE INFLUENCIA DE MURCIA. TRANSPORTE POR CARRETERA
LINEAS REGULARES DE AUTOBUSES. CERCANIAS DE MURCIA

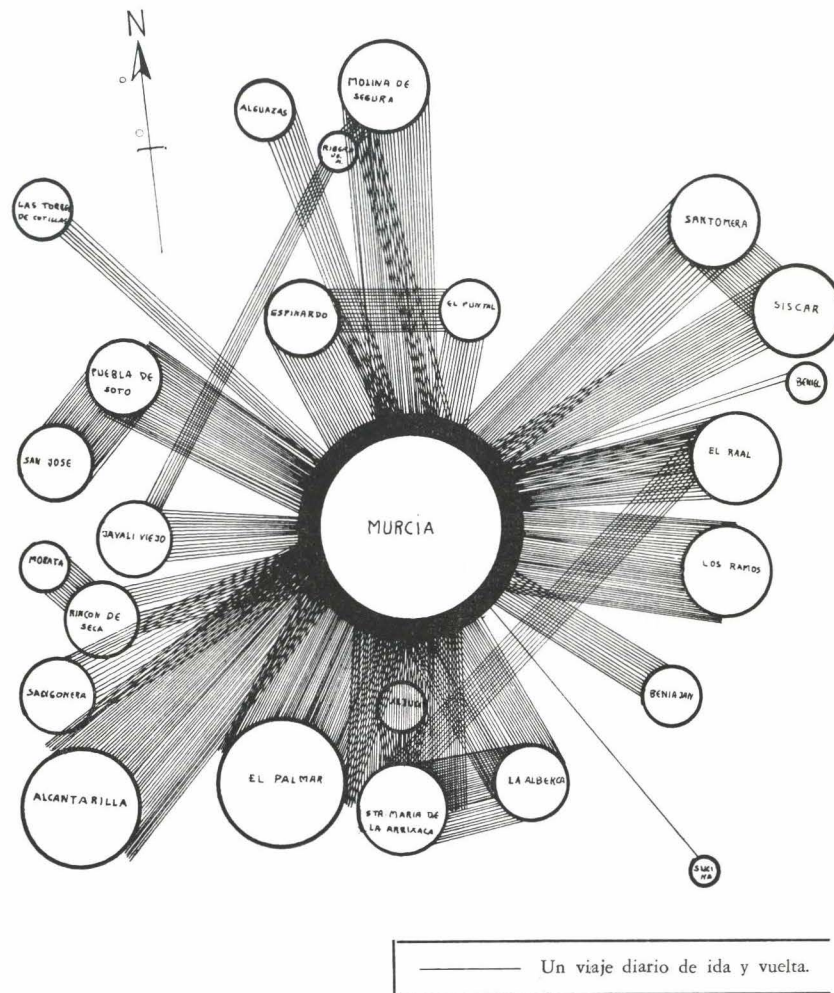


FIG. 1

líneas citadas, aunque su nombre no aparezca especificado de forma concreta en la relación general, tablas 1 y 2, ni en las figuras correspondientes.

Esta red tupida de rutas regulares de transporte por carretera, constituye un soporte material, como referíamos al principio, que hace posible la imbricación plena de esta área periurbana en torno a la capital provincial. La población que en ella vive, puede así conectar diariamente y cubrir sus necesidades funcionales de todo tipo entre sus puntos de origen y el núcleo urbano central de Murcia-ciudad.

En buena medida se trata de movimientos pendulares, si bien con una variedad y complejidad estructural difícil de concretar y sistematizar.

4. AREA DE INFLUENCIA SEMANAL

Con este mismo título calificábamos un espacio que se extendía prácticamente por los límites regionales (13). Dada la peculiar configuración de la Región de Murcia, apenas existe algún Lugar Central que diste de la capital más de 100 km. Ese alejamiento, traducido a tiempo de desplazamiento en estas líneas regulares de autobuses, supone unas dos horas, como tiempo máximo, en aquellos puntos más alejados. Como es obvio, para todos aquellos puntos ubicados en lugares más cercanos se reduce considerablemente el tiempo empleado en los viajes.

En la figura número 2, se representan las líneas y las frecuencias de los viajes. Se ve como estos se extienden prácticamente a todos los puntos de la Región. No hemos querido

indicar de forma concreta las nombres de las L.C. que intercomunican estas líneas en sus desplazamientos. Únicamente figuran en ellas los puntos de iniciación y el final.

Aunque no todos los L.C. están interrelacionados, sí lo son su gran mayoría. Sólo Puerto Lumbreras aparece como único L.C. que ni es origen de línea con Murcia, ni dada su ubicación concreta con respecto a Murcia-ciudad es atravesado por otra línea de diferente procedencia (cabe aquí hacer la salvedad de que cuando decimos que no es atravesado por otra línea de transporte de viajeros, nos queremos referir a las que efectúan un recorrido de ámbito meramente regional. Por supuesto, no ocurre así con aquellas que continúan o proceden desde o hacia Andalucía, concretamente hacia Granada, Almería, etc. y que al seguir esa dirección pasan por Puerto Lumbreras).

Dada la amplitud indicada en estos transportes y la dirección múltiple de ellos, puede fácilmente decirse en este sentido, que la red de tráfico terrestre regular de pasajeros comprende todo el espacio regional.

Los haces de flujos, con origen en los L.C. lejanos y situados en todos los ángulos confluyen en Murcia-ciudad.

Como ya comentábamos antes, esta infraestructura de transporte es causa, y al mismo tiempo consecuencia, de unos desplazamientos que regularmente se producen desde esos puntos del área de influencia hacia su centro nodal. La facilidad y la frecuencia en los desplazamientos, el tiempo empleado en ellos, etc.,

(13) De nuevo nos remitimos a la obra antes citada. En el volumen 3, capítulo 6.º se llegaba a su designación basándonos en datos objetivos que suponían una evaluación funcional más completa.

AREA DE INFLUENCIA DE MURCIA. TRANSPORTE POR CARRETERA LINEAS REGULARES DE AUTOBUSES. AMBITO INTRA-REGIONAL

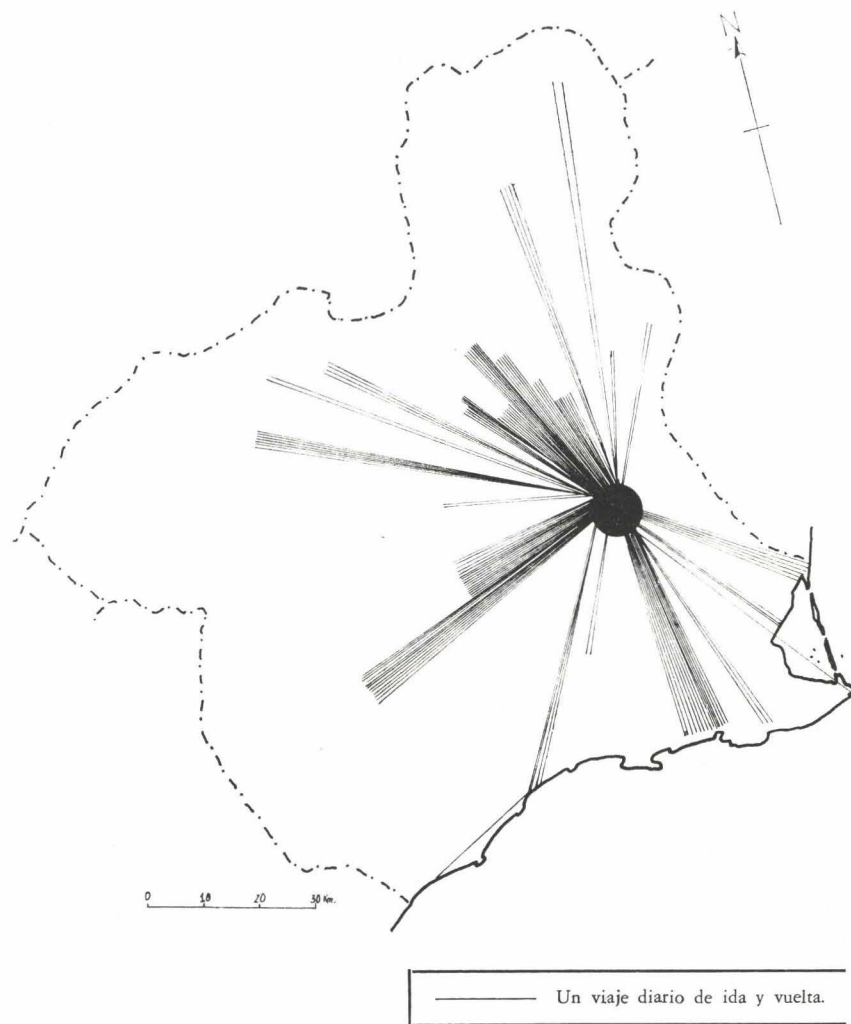


FIG. 2

TABLA II

TRANSPORTE DE VIAJEROS. LINEAS REGULARES DE AUTOBUSES. AMBITO INTRA-REGIONAL. CONEXIONES DE MURCIA CIUDAD CON OTROS LUGARES CENTRALES DE LA REGION

	<i>Viajeros diarios Ida y Vuelta</i>
Murcia - Abanilla	2
Murcia - Abarán	6
Murcia - Alhama - Librilla	18
Murcia - Archena	8
Murcia - Blanca	4
Murcia - Cabo de Palos	1
Murcia - Calasparra	4
Murcia - Caravaca	7
Murcia - Cartagena	15
Murcia - Cieza	8
Murcia - Lorquí - Ceutí	8
Murcia - Fortuna	2
Murcia - Fuente Alamo	2
Murcia - Jumilla	4
Murcia - La Unión	3
Murcia - Lorca	12
Murcia - Los Alcázares	3
Murcia - Mazarrón - Puerto de Mazarrón	2
Murcia - Mazarrón - Puerto de Aguilas	1
Murcia - Moratalla	2
Murcia - Ojós	4
Murcia - Pliego	2
Murcia - Ricote	4
Murcia - San Pedro del Pinatar - San Javier	6
Murcia - Ulea	2
Murcia - Yecla	2

TOTAL: 26 LINEAS Y 132 VIAJES

Fuente: Consejería de Transportes. Consejo Regional. Octubre 1982.

favorecen y hacen posible este sistema creado (14). Aparte de que puedan realizarse ciertos movimientos pendulares que, al traspasar el área llamada metropolitana o de influencia diaria, se extienden por espacios más alejados de Murcia-ciudad.

Los viajes que se efectúan dentro de este marco regional vienen motivados por razones variadas, que en buena medida buscan unos servicios terciarios de diversa índole que la población murciana encuentra en su capital centro neurálgico de ella.

Poseemos un conocimiento preciso de algunas de las razones que originan realmente una parte de esos desplazamientos (15), si bien sería muy difícil llegar a tener una visión completa de todos ellos.

Al comentar ya particularmente las características diferenciales que concurren en cada línea, éstas ofrecen unos rasgos muy variados de unas a otras. El total es de 26 líneas y 132 viajeros diarios de ida y vuelta.

La línea que presentaba mayor frecuencia de viajes era la que enlaza Murcia con Alhama-Librilla, 18 diarios, seguida de la que se dirige a Cartagena, 15 viajes diarios; y después Lorca, 12 viajes (véase tabla II).

El primero de los casos citados cabe explicarlo por la cercanía de su situación con Murcia. El de las otras dos ciudades se comprende, teniendo en cuenta su propio tamaño demográfico y su ubicación concreta, a 48 y 60 km. de Murcia-ciudad, respectivamente.

Con ocho viajes diarios se encuentran:

- Murcia-Archena
- Murcia-Cieza
- Murcia-Ceutí-Lorquí

Todos ellos se desplazan siguiendo la carretera nacional que va hacia Madrid.

Murcia-Caravaca, con 7 viajes ocupa el lugar a continuación; después se produce un descenso gradual en la intensidad de los viajes. Es preciso matizar que un solo viaje diario es el que tiene la línea Murcia-Cabo de Palos y Murcia-Mazarrón-Puerto de Aguilas. Lugares ambos muy alejados de la capital.

(14) BEAUJEU-GARNIER, J.: en su libro *Geographie Urbaine*, editado por A. Colin, París, 1980, pág. 141, cita como tiempo de desplazamiento sólo referido a la ciudad de París, desde su "banlieu", un tiempo que oscila por término medio entre 1 hora y veinte minutos y las 2 horas y 30 minutos, diarios por trayecto, lo que se convierte en un tiempo máximo de cinco horas por día. Cita también cifras similares para las grandes ciudades europeas. No queremos con ello aludir a comparaciones, que estarían fuera de lugar, pero sí indicar que existe hoy un sentimiento bastante desarrollado sociológicamente de vivir en la ciudad, lo que obliga a muchas personas a desplazarse diariamente, en movimientos pendulares, hacia sus lugares de trabajo en puntos alejados de su residencia habitual, aunque muchos de estos recorridos se realizan en vehículos propios. La infraestructura del transporte que estudiamos significa una alternativa: más cuando el coste de la energía encarece fuertemente los desplazamientos individuales. Queremos señalar con ello que este tipo de viajes individuales, bien de carácter laboral o de otro tipo, diariamente o espaciados, no ofrecen dificultad técnica para abarcar toda la Región.

(15) Hacemos aquí mención de las encuestas que realizamos en todos los L. C. (cabeceras municipales) de la Región, inquiriendo dónde se dirigía la población para acceder al consumo de determinados bienes y servicios de rango elevado. Para esto, realizábamos 17 preguntas, correspondientes a otros tantos bienes seleccionados. En todos, Murcia-ciudad aparecía claramente como centro primado. Si bien con diferente intensidad, de acuerdo con las circunstancias concretas de cada bien.

El resto de las ciudades comunicadas con Murcia, poseen como mínimo dos viajes diarios de ida y vuelta; tal es el caso de las líneas que comunican con Yecla, Ulea, Pliego, Mazarrón, Fuente Alamo, Fortuna y Abanilla.

Según los cálculos que indicábamos al principio, esto significaría un aporte diario a la capital de más de dos mil personas como promedio diario que acuden a ella utilizando esta modalidad de transporte (16).

5. OTRAS CONEXIONES E INFLUENCIAS

En la tabla 3 recogemos todas las demás líneas regulares que con origen en Murcia o en paso por ella, enlazan a esta ciudad con cualquier otra situada fuera de la Región.

Analicemos primero las que realizan una labor de enlace directo con destino-salida de Murcia y después las que sólo efectúan una labor de paso:

Murcia-Alicante	11
Murcia-Albacete	1
Murcia-Almería	2
Murcia-Granada	2
Murcia-Orihuela	7
Murcia-Torrevieja	4
Murcia-Valencia	4
Murcia-Madrid	2

Se totalizan 8 líneas y 33 viajes diarios. Realmente son estos desplazamientos los que indican bien una influencia de Murcia hacia esas ciudades cercanas, en una relación de supremacía de la capital (caso de Torrevieja y Orihuela) (17) o simplemente una relación de paridad.

Son también muy frecuentes las relaciones con Alicante; aquí es necesario tener en cuenta que se ponen en contacto no sólo ambas ciudades; también todos los numerosos núcleos de población existentes a lo largo de la vía.

Después de ésta, las mayores relaciones se tienen lugar con Valencia y Andalucía, en concreto Granada y Almería —dos viajes a cada una de ellas—, seguidas de Albacete y Madrid. Son pues prioritarias las relaciones con Levante y Andalucía y en menor grado con el Centro (Figura número 3).

Aparte de las líneas indicadas, las restantes comprendidas en este apartado, constituyen por lo general transportes regulares que efectúan un recorrido llamado de paso. Atraviesan Murcia-ciudad debido a su situación favorable entre Andalucía y Levante-Cataluña. Pero en absoluto puede derivarse de ello acción alguna de influencia directa. Es el caso concreto de los enlaces con Málaga-Barcelona, o Sevilla-La Junquera o Jaén-Benidorm, etc. (18).

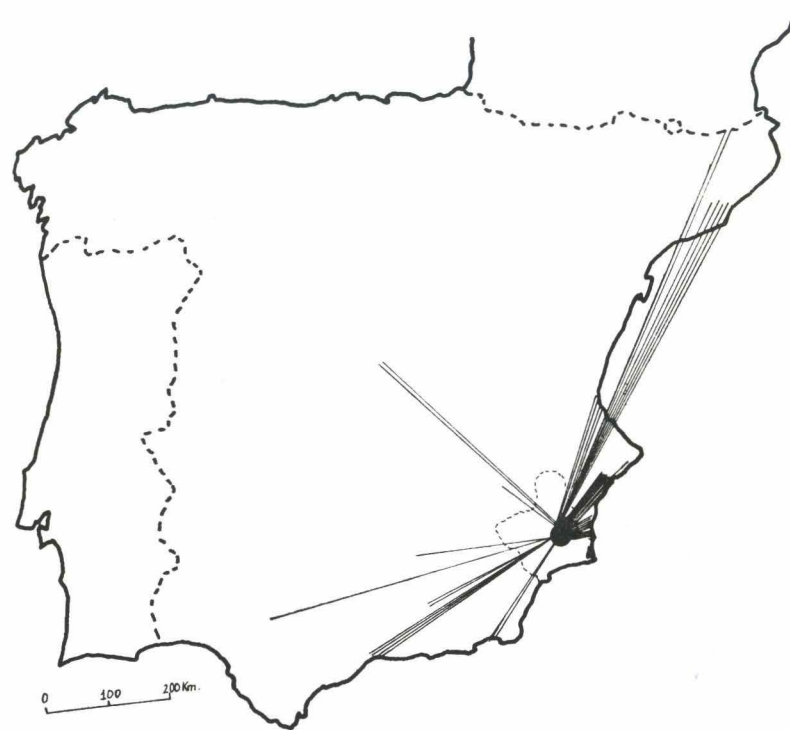
(16) Nos remitimos aquí a lo indicado en la nota número 3.

(17) Claramente se sitúa la comarca del Bajo Segura muy influenciada por Murcia y funcionalmente dependiente en buena medida de ella. Son muchos los datos que avalan esta opinión, aparte de los recogidos por nosotros en la citada Tesis Doctoral e indicados en la nota 13. Entre otros, puede consultarse el estudio de SANCHEZ GALINDO, F., sobre "Los límites históricos del espacio regional", en el volumen I de la Historia de la Región Murciana, Ed. Mediterráneo, Murcia, 1980, págs. 2-23.

(18) Se trata en general de líneas de autobuses de reciente instalación. Ello lo atribuimos a la escasa competitividad que el ferrocarril significa para el transporte de viajeros en España, y en especial en esta Región dadas las características poco atractivas que ofrece. Estas han sido analizadas por ABELLAN GARCIA, A.: *Los ferrocarriles del Sureste. Estudio Geográfico*, Madrid, 1979, C.S.I.C., Instituto Juan Sebastián Elcano, 230 págs.

Ultimamente ha aparecido un número monográfico dedicado a la *Infraestructura del transporte* en Murcia,

AREA DE INFLUENCIA DE MURCIA. TRANSPORTE POR CARRETERA
LINEAS REGULARES DE AUTOBUSES. AMBITO INTER-REGIONAL



— Un viaje diario de ida y vuelta.

FIG. 3

TABLA III

TRANSPORTE DE VIAJEROS. LINEAS REGULARES DE AUTOBUSES.
 AMBITO INTER-REGIONAL. CONEXIONES DE MURCIA CIUDAD CON
 OTROS LUGARES DE ESPAÑA

	<i>Viajeros diarios Ida y Vuelta</i>
Murcia - Alicante	11
Murcia - Albacete	1
Murcia - Almería	2
Murcia - Barcelona	5
Murcia - Benidorm	1
Murcia - Granada	2
Murcia - Jaén	1
Murcia - La Junquera	2
Murcia - Málaga	4
Murcia - Orihuela	7
Murcia - Sevilla	1
Murcia - Torrevieja	4
Murcia - Valencia	4
Murcia - Madrid	2

TOTAL: 14 LINEAS Y 47 VIAJES

Fuente: Jefatura Provincial de Transportes de Murcia - Concesiones administrativas. Octubre 1982.

CONCLUSIONES

a) Es evidente que las líneas regulares de transporte de pasajeros son un factor importante que demuestra y confirma una influencia sobre aquellos lugares vinculados entre una ciudad-cabecera y otros núcleos de población unidos a ella.

b) El conjunto de las líneas estudiadas ofrece una estructura radial en torno a Murcia-ciudad que corrobora la influencia directa de ella sobre las demás.

c) Debido a la frecuencia y al recorrido que efectúan, hemos clasificado las áreas de influencias resultantes en tres categorías:

1. Area de influencia diaria. Se configura como espacio periurbano en torno a la capital, con un radio que oscila entre los quince y veinte kilómetros, constituido por 23 líneas y 528 viajes diarios.

2. Area de influencia semanal, que circunscribimos a los límites provinciales: 26 líneas y 132 viajes diarios. Se incluyen prácticamente en ella todos los Lugares Centrales de la Región, con unas intensidades y valores muy diferentes.

3. Areas de influencia directa, de menor intensidad y fuera de los límites regionales, reducidas a espacios colindantes como la Vega Baja del Segura.

Aparte de éstas, existen otras líneas de transporte regular por carretera, que indican tanto una relación general recíproca como una influencia directa sobre ellas.

dentro de los "Cuadernos de Territorio y medio ambiente", editado por la Consejería de Política e Infraestructura Territorial de la Comunidad Autónoma de Murcia, Murcia, 1982, 115 págs. Igualmente es preciso citar el *Informe de reconocimiento territorial de la Región de Murcia*, realizado por EPYPSA, noviembre de 1981, 423 págs. En las páginas 256 a 278 analiza la infraestructura del transporte en la Región.