

LA LOCALIZACION INDUSTRIAL EN EL AREA URBANA DE MURCIA

por
ALFREDO MORALES GIL y
ANTONIO LOPEZ ONTIVEROS

INTRODUCCION

No es nuestro propósito realizar un estudio ni siquiera somero de la estructura económica industrial de Murcia, sino exclusivamente de localización industrial en la actualidad. Adviértase, no obstante, que Murcia no es una ciudad con predominio de la función industrial. Tan es así, que la mayoría de sus empresas fabriles sólo producen para el autoconsumo local. Sin embargo, son excepción a esta tónica: las industrias de conservas vegetales, las pimentoneras y alguna que otra de la rama metalúrgica y mecánica.

Para este fin se han confeccionado tres gráficos: n.º 1 y 2, de localización de establecimientos industriales en 1945 y en 1971, y n.º 3, de número de obreros por ramas industriales en 1971 en las distintas zonas en que se ha dividido el área urbana de Murcia.

La localización de 1945, fecha en que aún Murcia no presentaba indicios de los caracteres de ubicación industrial de la actualidad, se ha realizado con los datos de la *Guía Turística y Comercial de Murcia*, publicada por la Cámara Oficial de Comercio e Industria de esta capital. Puede que las industrias cartografiadas no sean todas las entonces existentes,

pero de todas formas parece que lo son en número suficiente para mostrarnos cuáles eran los rasgos característicos de la localización industrial y ponernos de relieve sus diferencias con la actual estructura espacial de la industria murciana.

El gráfico n.º 2 de localización industrial, en el área urbana de Murcia fue confeccionado en el verano de 1971, mediante el recorrido calle por calle de la ciudad. Pese a que esencialmente la distribución industrial que en él se refleja no ha cambiado desde entonces, algún dato posterior, que pueda ser útil, se aludirá en el comentario que sigue.

Los signos que representan cada tipo de industria en el gráfico n.º 2, no plantean problemas de interpretación, sobre todo si se tienen en cuenta las siguientes observaciones: a) En los de alimentación con un mismo signo se identifican, sobre todo, conserveras, pimentoneras y panaderías. b) En las metalúrgicas y mecánicas hay igualmente dificultad de localización en especial por su tamaño, por ejemplo, entre los talleres mecánicos y eléctricos por una parte y otras más importantes como maquinaria conservera, rodamientos, etc., por otra parte. También se matizará al respecto en el comentario. c) Por último en diversas se han comprendido especialmente artes gráficas, artesanía, cartonajes, piensos, hielos, etc.

Y por último el gráfico n.º 3, se ha confeccionado con los datos del Censo Obrero Industrial de 1971 facilitados por el Servicio de Estadística de la Delegación Provincial de Sindicatos.

LOCALIZACION INDUSTRIAL EN 1945

Como puede observarse en el gráfico n.º 1, en esta fecha las industrias murcianas se distribuían de la siguiente forma:

1.º La mayor concentración correspondía al casco urbano de trazado antiguo, dentro del cual la máxima densidad la tenía el sector Oeste de la actual Gran Vía de José Antonio —Parroquias de S. Antolín, S. Andrés, S. Nicolás y S. Miguel—, con industrias alimenticias, textiles y diversas, entre las cuales sobresalen las de artes gráficas, que son las más importantes de la zona.

2.º La localización industrial en estas fechas ha trascendido ya masivamente al Barrio del Carmen, sede de dos industrias conserveras de las tres existentes en Murcia, otras alimenticias, alguna mecánica, juguetes y auxiliares de la construcción —yeserías y fábricas de losas—. El Barrio del Carmen propiamente dicho se potenció al amparo del ferrocarril que lo flanquea meridionalmente, se establecieron en él una serie de industrias conserveras modernas y alguna metalúrgica que dieron nombre a una calle que la toponimia ha conservado —calle de la Industria—. Nótese, no obstante, que la localización industrial no busca siempre una estricta cercanía al ferrocarril. Aquélla se expansionó más hacia el Norte, por las grandes arterias que surcan el barrio y que confluyen en el Puente Viejo. En efecto, hay notable densidad industrial en el Paseo Corvera, Calle de Floridablanca, Cartagena y Proclamación. De esta forma, la primera localización industrial de los tiempos modernos enlazó sin solución de continuidad con los establecimientos industriales de carácter secular —molinos harineros y de pimentón— asentados en la margen derecha del Segura, y que aprovechaban su energía hidráulica. De ellos en 1945 subsistían cuatro, uno harinero y tres de pimentón.

3.º En absoluto se inicia en esta fecha la expansión industrial murciana periférica a lo largo de las vías de comunicación, que como veremos en la actualidad es su rasgo más decisivo. Si acaso sólo puede hablarse de esta tendencia para la carretera de Madrid, ya que en la calle de San Antón, entonces escasamente urbanizada, se asentaban industrias textiles —entre ellas la Fábrica de la Seda—, químicas y alguna otra.

Indudablemente las características más genuinas en la localización industrial murciana en 1945 son: no existir sectores urbanos que claramente se definan como industriales y por tanto las industrias anárquicamente se ubican entre las zonas de habitación, con asentamiento casi exclusivo entonces en el casco tradicional, angosto y tortuoso. Estos hechos eran posibles porque la industria murciana tenía un carácter esencialmente artesanal, condición que lógicamente convenía a las industrias tradicionales —panaderías, imprentas, carpinterías, etc.—, pero que también entonces presentaban muchas industrias nuevas, que fueron las que después tuvieron que transformarse en grandes industrias o desaparecer —jabones, yeserías, losas, molinos pimentoneros, hilados de esparto, hijuelas, etc.—.

De todas formas, la localización industrial de 1945 nos parece que es el proceso final de una fase industrial premoderna, antes de la cual

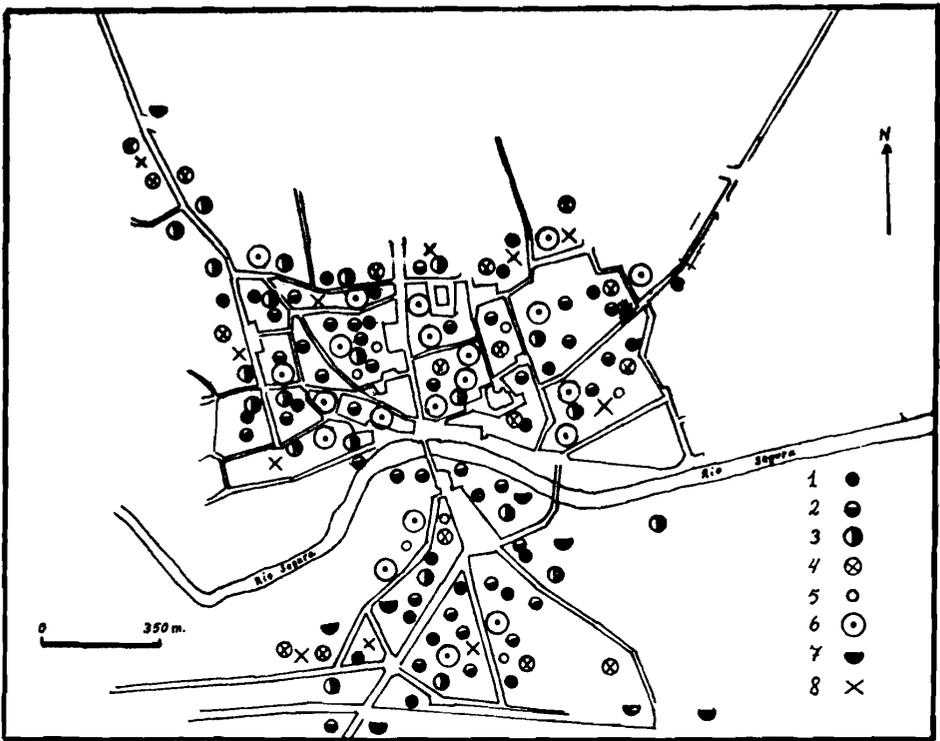


Gráfico n.º 1.—Localización industrial en el área urbana de Murcia, en 1945.
 1) Industrias metalúrgicas y mecánicas; 2) Industrias alimenticias; 3) Industrias textiles e hilados; 4) Industrias químicas; 5) Industrias de la madera y muebles; 6) Industrias diversas; 7) Industrias de la construcción; 8) Industrias de cuero y calzado.

sólo cabe pensar en una fase anterior, medieval incluso, en que la industria murciana se distribuía esencialmente como en 1945, menos el área del Barrio del Carmen, que apareció en el siglo XVIII y se consolidó en el XIX.

ZONAS DE LOCALIZACION INDUSTRIAL EN 1971

Según la densidad de establecimientos industriales, a la vista del gráfico n.º 2, en el área urbana de Murcia pueden distinguirse tres grandes zonas de desigual importancia industrial:

—Zona al Sur del Segura o Barrio del Carmen junto con los accesos viarios de esta dirección.

—Accesos viarios del Norte.

—Casco antiguo de la ciudad.

Zona al Sur del Segura.

En ella, a su vez, es clara la subdistinción en cuatro sectores :

A. *Barrio del Carmen.*—En tiempos actuales la reconversión económica de todo este barrio ha sido muy profunda. Las industrias de base hidráulica más tradicionales del Segura han desaparecido totalmente y los demás establecimientos se han modificado sustancialmente. Al perder el ferrocarril importancia como medio de transporte y ganarla el camión, en el momento inicial de este proceso, el Barrio del Carmen todavía fue apto para seguir ostentando importancia en la localización industrial murciana. Prueba de ello es que las principales agencias de transporte y muchos talleres mecánicos, siguen aún teniendo sede en él. Pero en la década de los sesenta, sin un trazado callejero apto para una localización industrial moderna y con notable densidad constructiva para habitación, el barrio no puede absorber la expansión industrial del momento. Es por lo que en la zona Sur de la ciudad los establecimientos industriales tienen que emigrar buscando tres grandes y fáciles vías de acceso: Carretera de Alcantarilla, de Cartagena y Algezares. Insistiendo, en el momento actual el Barrio del Carmen industrialmente ha quedado reducido a ser zona de establecimientos industriales residuales, pequeños talleres mecánicos, panaderías, alguna carpintería, etc. y los viejos locales industriales han sido reconvertidos en agencias de transporte, depósitos de mayoristas, etc.

B. *Carretera de Alcantarilla.*—Como núcleo industrial de descongestión del Barrio del Carmen empieza en los años cincuenta, pero su gran expansión corresponde a la década de los sesenta. Cualitativamente las industrias predominantes en esta vía son conserveras, con no menos de nueve fábricas, auxiliares de éstas —litografiado, envases, carpintería— y talleres mecánicos. El importante asentamiento de industrias conserveras en este subsector ha sido posible por dos causas: la huerta colindante está especializada en prunáceas y hortalizas que facilita materias primas abundantes; esta localización conservera ha enlazado ya con la tradicional de Nonduermas y no tardará en conurbar con Alcantarilla —a ocho kilóme-

tros de Murcia—, que junto con Molina del Segura constituyen los centros conserveros más importantes de la provincia.

Morfológicamente, al amparo del eje viario y respetando las fértiles tierras que la flanquean, esta localización industrial es rígidamente lineal no existiendo prácticamente establecimientos hacia el interior.

C. *Carretera de Cartagena*.—Cronológicamente el desarrollo de este polígono industrial es coetáneo e incluso más antiguo que el de la carretera de Alcantarilla pero en importancia es mucho menor —desde el ferrocarril no se extiende más allá de un kilómetro— y distintos los tipos de industrias. Hay también alguna industria conservera, pero la tónica se la confiere el predominio de talleres mecánicos.

El ferrocarril, que tradicionalmente ha constituido un obstáculo infranqueable para la industria murciana, pudo ser superado ampliamente en tiempos próximos por desbordamiento hacia el Este de este polígono industrial, que tiende a enlazar con el siguiente que analizamos.

D. *Carretera de Algezares-Torre del Romo*.—Paisajística e industrialmente este sector industrial presenta características genuinas. Su peculiaridad se la debe al tipo de empresas que en él se ubican. Sede de pequeñas y medianas industrias con contadas excepciones —una gran conservera, una fábrica de relaminados y alguna otra—, sus propietarios han urbanizado el barrio a base de edificaciones mixtas para habitación y establecimientos industriales contiguos. Todo ello desarrollado de manera bastante anárquica y trazado viario laberíntico y estrecho, que dificulta y compromete su futura expansión. El tipo de industria predominante es la metálica, como puede observarse en el plano, a base de carpintería metálica, tornería y talleres mecánicos.

Aparte los establecimientos que se localizan, el polígono presenta expansión hacia el Sur, a lo largo de la Carretera de Algezares, hacia el Oeste buscando la unión con el de la Carretera de Cartagena y hacia el Este.

Accesos viarios del Norte.

En los distintos accesos viarios del Norte todavía son más profundas las diferencias cualitativas y cuantitativas por lo que a su dinamismo industrial se refiere, que en los del Sur. De manera que destacan sobrema-

nera entre ellos, los establecimientos a lo largo de la Carretera de Madrid, no pasando de ser sino modestísimos núcleos los de la Carretera de Alicante y el de Vistalegre hacia la Carretera de Churra y Camino Viejo de Monteagudo. Por este orden se comenta la localización industrial de estos subsectores.

A) *Carretera de Madrid*.—En el gráfico n.º 2 no se puede reflejar la importancia de este polígono por la sencilla razón de que se extiende a lo largo de la carretera desde la confluencia con la Avenida de José Solís hasta Molina de Segura, a nueve kilómetros. El desarrollo de la industria en esta dirección es el más reciente de todos los sectores murcianos, siendo su impulso más notable posterior a 1965. Aunque es verdad que esta localización lineal ha englobado un foco industrial tradicional, sobre todo de pimentón y alguna industria conservera, que es el de Espinardo, ya citado en el siglo XIX como tal por MADDOZ.

Las causas de este dinamismo industrial en el sector son dos: la Carretera de Madrid es la de más densidad de tráfico de toda Murcia y las tierras que junto a ella se localizan son de secano improductivo a partir de Espinardo y hasta este núcleo si bien de regadío, constituyen uno de los sectores menos fértiles de la huerta de Murcia.

Las más importantes y grandes industrias de Murcia tienen aquí una nutrida representación: conserveras, la casi totalidad de las pimentoneras, estructuras metálicas, fábrica de rodamientos a bolas FRAYMON, S.A., químicas, muchas de auxiliares de la construcción, y talleres mecánicos. La específica función industrial de los alrededores de esta vía, últimamente está siendo completada también con actividades afines que también exigen amplios locales, como depósitos de mercancías de grandes establecimientos comerciales, complejo residencial de la Diputación, Facultad de Medicina, etc.

En el momento actual, estrictamente, la conurbación Murcia-Molina, en virtud de esta expansión industrial que no es sólo de la capital sino también de Molina, aún no se ha producido. No quedan, sin embargo más de dos kilómetros sin edificaciones industriales. Y a juzgar por la gran construcción de naves industriales, algunas terminadas aunque todavía sin destino concreto, dicha conurbación será pronto un hecho.

B) *Carretera de Alicante*.—No tiene una clara explicación el hecho de la gran debilidad industrial de esta carretera, pese a que su impor-

tancia como vía de comunicación no es menor que la de cualquier otra de Murcia, exceptuando la de Madrid. Quizás la causa se encuentre en que no une ninguna pedanía de la capital donde exista tradición industrial.

El hecho es que en el momento presente junto a ella no existen sino tres grandes talleres de potentes empresas de vehículos, una industria conservera, un gran taller de artes gráficas, la central lechera, los consiguientes talleres mecánicos y poco más.

C) *Vistalegre*.—En cuanto a su origen y morfología, la industria en este barrio empezó como hemos expuesto para Torre de Romo. Habiendo incidido aquí con posterioridad una urbanización más completa y dirigida que en aquel polígono, su expansión industrial ha quedado trunca casi totalmente y grandemente dificultada por un estrecho trazado viario. La casa SEAT, y unas cuantas industrias de dimensiones muy modestas es todo cuanto aquí se encuentra.

Casco antiguo de la ciudad.

Indudablemente no toda la periferia urbana de Murcia presenta una alta densidad de establecimientos industriales, pero es en ella donde se localizan los núcleos industriales más importantes hasta aquí descritos. Esta periferia a nuestros efectos se distingue claramente del *centro urbano*, débil industrialmente y delimitado al Sur por el río Segura, al Norte y Este por grandes avenidas a cuyo amparo se está edificando con fines exclusivamente de habitación y que al Oeste pasa sin solución de continuidad al poblamiento disperso, rururbano, de la huerta.

La debilidad industrial del casco urbano se explica por varias causas. En unos casos se trata de su trazado viario medieval, angosto y quebrado para las modernas necesidades del tráfico; en otros su función urbana predominante es la de área central de negocios; en otras, por último, aunque espacioso el trazado —el caso más claro el de la Avenida de José Antonio— la función comercial y de vivienda impide la existencia de locales industriales. No obstante siendo esta la tónica general, esta extensa área de la ciudad alberga pequeñas industrias de autoabastecimiento, artesanales o residuales. La distribución de este tipo de industria se puede caracterizar de la siguiente forma:

—Al oeste de la Avenida de José Antonio y sobre todo en los barrios de San Andrés y San Antolín, la densidad industrial es algo mayor que

en el resto de la ciudad antigua. Por orden de importancia, las industrias aquí predominantes son: talleres mecánicos, carpinterías y tapicerías, panaderías, imprentas, etc. Insistimos en que se trata de empresas muy modestas, quizás con las únicas excepciones en la calle de San Antón, que en cierto modo ya puede considerarse como inicio de la concentración de la Carretera de Madrid, de las únicas industrias textiles de la ciudad de Murcia —fábrica de la seda y otra de paños y lonas— y una de pimentón.

—Al este de dicha Avenida de José Antonio, en su parte más cercana —parroquias de San Bartolomé y Santa María— donde se asienta el área central de negocios, casi en exclusiva sólo aparecen panaderías y algunas de artes gráficas; en el extremo más oriental —barrio de Santa Eulalia— junto a las industrias de abastecimiento y artes gráficas vuelven a tener importancia los talleres mecánicos y las carpinterías.

LAS ZONAS INDUSTRIALES DE MURCIA CLASIFICADAS POR SU NUMERO DE OBREROS

En general, las conclusiones extraídas en la localización industrial según el número de establecimientos industriales se ven confirmadas por el número de obreros por zonas, aportando, no obstante, este análisis algunas precisiones que vamos a comentar.

Para la correcta interpretación del gráfico n.º 3, ténganse en cuenta dos observaciones: en la industria de la construcción sólo se han contabilizado los obreros que trabajan en las empresas auxiliares de aquéllas, toda vez que la movilidad de los dedicados estrictamente a la construcción, aconsejó no ligarlos especialmente a ningún sector; en la industria alimenticia el porcentaje según el número de obreros, en algunos casos —conservas—, no puede ser significativo en absoluto, debido a que se incluyen sólo obreros fijos y en la industria conservera el trabajo es estacional, de temporada, siendo los obreros eventuales más de 20 por cada obrero fijo.

A la vista pues del gráfico n.º 3, la primera constatación evidente es la importancia industrial de la periferia en relación con el centro ur-

bano, 3.323 obreros censados en los tres accesos periféricos septentrionales y 2.171 de los tres meridionales más el Barrio del Carmen, frente a 1.099 del centro urbano prueban fehacientemente este hecho. Pero analicemos más en concreto cada una de las zonas industriales.

Accesos viarios del Norte.—En ellos la mayor concentración industrial es la de la Carretera de Madrid, también la máxima de Murcia. Dentro de ella hay un gran predominio de las industrias metalúrgicas a las que sigue en importancia, pero a mucha distancia, las alimenticias. En conjunto se tratan de grandes establecimientos industriales, con una media de 31 obreros por fábrica, la máxima de Murcia, con algunos casos de gran industria, por ejemplo una con más de 600 obreros y varias con más de 100.

Sigue en importancia la Carretera de Alicante, cuyo valor conjunto está exagerado porque se le han agregado los obreros industriales de la cercana carretera de Puente Tocinos. Casi por igual ostentan aquí la primacía metalúrgicas y alimenticias, entre estas últimas una conservera de las mayores de España, con 172 obreros fijos, y con valor algo menor las diversas. El número medio de obreros por fábrica es de 28, el segundo de la capital.

Por último, muy notable es la debilidad industrial del Barrio de Vistalegre, con 321 obreros, de los cuales el diario "La Verdad" tiene en plantilla 157 y la Seat 70. La media de obreros por fábrica es de 18.

Accesos viarios del Sur y Barrio del Carmen.—Muy similar, según el gráfico, es la importancia conjunta de la Carretera de Algezares, Carretera de Cartagena y Carretera de Alcantarilla; creemos, no obstante, que aquí la Carretera de Alcantarilla ostenta la primacía, hecho que no se refleja en el gráfico porque predomina en ella la industria conservera y sus obreros son en gran medida de temporada. En los tres casos y según el gráfico, el predominio es de las mecánicas, como corresponde a carreteras de gran intensidad de tráfico y por tanto con muchos talleres mecánicos y de establecimientos industriales de dimensiones medias: 12 obreros por fábrica, 17 y 15, respectivamente. Medias que son bastante significativas, pues sólo hay tres industrias relativamente grandes que tienen una 164 obreros en la Carretera de Algezares, y dos con casi un centenar en la Carretera de Alcantarilla.

Que el Barrio del Carmen ha dejado de ser importante sector industrial de Murcia queda reflejado en la exigüidad de su círculo y en el

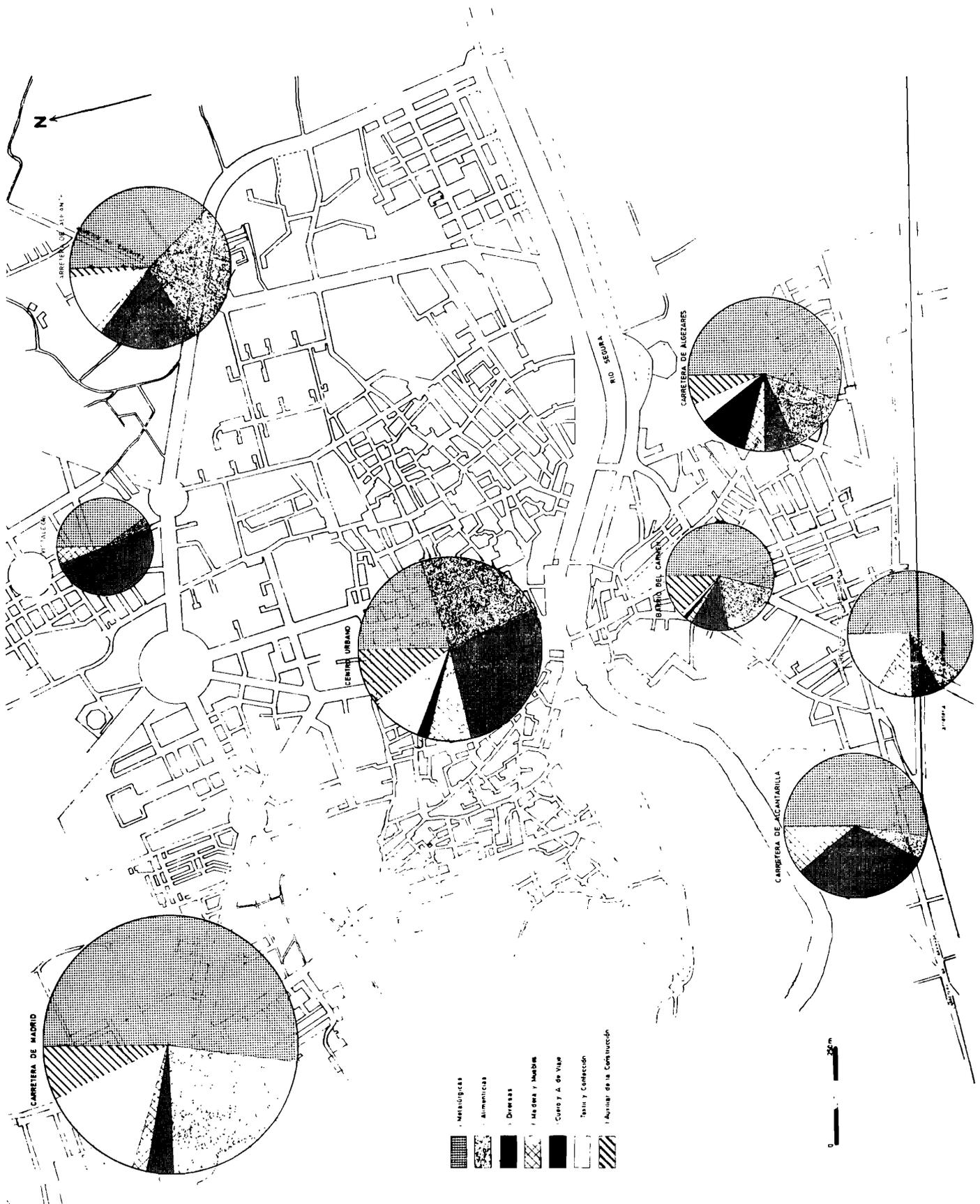


Gráfico n.º 3.—Distribución de los obreros fijos en las zonas industriales

hecho de que el número de obreros por fábrica es el más bajo de Murcia —6,6—, valor idéntico al del centro urbano.

Centro urbano.—Dentro de la debilidad industrial de este sector, cabe destacar en él dos caracteres genuinos de sus establecimientos: estructura artesanal, como hemos dicho con media de 6,6 obreros por industria, sólo dos empresas con más de 50 trabajadores y todas las demás con un número que generalmente es inferior a 10; y ausencia de especialización, al contrario la mayor variedad de toda Murcia, correspondiendo casi por igual los porcentajes a metalúrgicas, alimenticias, diversas y conjuntamente a las restantes.

PERSPECTIVAS DE LA LOCALIZACION INDUSTRIAL MURCIANA

En cierto sentido, en el núcleo urbano de Murcia y sus inmediatos contornos se ha llegado a una saturación industrial no debida sólo a la inexistencia de espacios para ubicación industrial sino también y muy especialmente, a los precios prohibitivos de las parcelas de huerta para estos fines, sobre todo en aquellos sectores en que estos altos precios no se ven compensados con excepcionales ventajas de transporte junto a carreteras generales. Y en estos casos la saturación es ya evidente.

Por lo tanto, la iniciativa privada y la pública se inclinan hoy hacia la promoción de polígonos industriales, alejados del casco, a no menos de seis o siete kilómetros, y en secanos con escaso o nulo valor agrícola. Estos polígonos industriales en el momento presente son tres:

1.º El “Cabezo Cortado”, junto a la Carretera de Madrid, en el espacio vacío a que aludimos para aquella concentración industrial, y a caballo entre los términos municipales de Murcia y Molina. Es zona esencialmente promovida por la iniciativa privada, aunque con la anuencia del sector público. Preferentemente son grandes industrias las que aquí se están asentando, y si de momento se observa en él una recesión en su expansión, por la alta especulación del suelo dado su porvenir, parece muy probable que pese a ello su consolidación industrial será inevitable.

2.º Zona de Tiñosa, en el cono de deyección de la rambla del Puerto del Garruchal, al sur de la carretera de Beniaján-Los Garres. Son varias las razones que explican la potenciación espontánea del sector para estos fines: está comunicada con Murcia por tres carreteras —la de Beniaján, Camino de Tiñosa y la de Algezares a los Garres—; está localizada junto a Beniaján, pedanía de abolengo industrial conservero y de cerámica y de la que han tenido que emigrar sus más grandes industrias porque su estructura urbana no es apta para modernas necesidades. En la actualidad las industrias aquí preferentemente localizadas son de estructuras metálicas, cerámicas, auxiliares de la conservera y alimenticias en general.

3.º Por último, según acuerdo del Consejo de Ministros de 3 de marzo de 1972, se aprobó el "Plan Parcial de Ordenación del Polígono Industrial de Murcia", que se localizará en 301 hectáreas de tierras de secano pertenecientes a la pedanía de Sangonera la Seca, a siete kilómetros de la capital. De momento, en la zona no hay localización industrial alguna y está al margen de las principales vías de comunicación. No se puede prever si los estímulos económicos oficiales y el acondicionamiento también por el sector público de la infraestructura podrán vencer estos inconvenientes iniciales.

DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
Murcia, abril de 1972.