

La Región de Murcia, en clave de caminos

Domingo Cuéllar Villar
Fundación de los Ferrocarriles Españoles

THE REGON OF MURCIA, IN CLEF OF WAYS

Resumen

El patrimonio histórico del transporte terrestre en la Región de Murcia transmite hoy en día esa dualidad, entre lo interior y lo exógeno, con la que se construyó hace ya siglo y medio. Los caminos y ferrocarriles en la región recogen un excepcional legado histórico que no siempre es reconocido ni ha recibido la protección necesaria para su preservación y puesta en valor.

Palabras clave

Patrimonio histórico del transporte, arquitectura del hierro, obras públicas, caminos naturales.

Abstract

The historical heritage of the terrestrial transport in the Region of Murcia transmits now this duality, between the interior and the exogenous, with that it was constructed now 150 years ago. The roads and railways in the region gather an exceptional historical legacy that not always is recognized not even received the protection necessary for his preservation and putting in value.

Key Words

Historical heritage of the transport, architecture of the iron, public works, natural ways.

Introducción

La concreción en el objeto de análisis de algunos de los trabajos que conforman este estudio sobre el patrimonio histórico-industrial de la Región de Murcia contrasta, sin duda, con la obligada generalización que realizamos aquí sobre el patrimonio histórico del transporte. Esto se justifica por dos razones: la dispersión geográfica propia de los legados históricos del transporte; y la escasez de investigaciones en profundidad sobre el papel de la red de transportes terrestres en la región murciana.

A Murcia -Reino, Provincia o Región- le podemos atribuir, sin temor a la exageración, un papel clave en el desarrollo del sistema viario español, tanto en su función estratégica de conexión entre Andalucía y el arco mediterráneo, como en su posición vertebradora del todo el Sureste español. Los caminos y veredas murcianos, pues, no tenían sólo una finalidad doméstica, sino que respondían al carácter de zona de tránsito que ha tenido su territorio, bien fuera en la comunicación transversal mediterránea, en el nexo interior con la capital nacional, o, por supuesto, en la vocación exterior que se proyectó hacia la costa.

Existe, pues, una clave funcional o económica que permite comprender la disposición de las redes terrestres en Murcia, pero, también, como recuerda algún especialista, hay argumentos puramente geográficos, como el relieve y el clima, que explican la configuración de la red viaria terrestre y las instalaciones portuarias, zona estratégica de transición y continuidad entre el medio terrestre y marino²⁸. En lo que concierne al relieve, la disposición orográfica organizada en ejes longitudinales con dirección SW-NE obligó a que cualquier red viaria tomara esa orientación y sólo abriera circulaciones transversales en puntos de fracturación que posibilitaran la comunicación entre los distintos valles paralelos. Así fueron los trazados de la mayor parte de los caminos preindustriales, sólo los modernos ejes viario y ferroviario del siglo XIX forzarán esa relación transversal. Por su parte, la climatología, con escasez generalizada de lluvias, pero con periódicas avenidas torrenciales generalizaba, por un lado, el uso de ramblas y cauces secos para habilitar precarios caminos, pero por otro lado, obligaba al desarrollo de trazados más estables en zonas de cierta elevación que evitaran las consecuencias desastrosas de las inundaciones.

Esta clave geográfica es indudable, pero nosotros hemos de insistir en la clave económica, puesto que consideramos que este motivo es el que configura en último término la función y finalidad del propio camino. La economía murciana ha tenido siempre una clara vocación foránea, ejemplificada en el periodo preindustrial en el comercio de la seda y otras materias primas textiles, que se reforzaría ya en los siglos XVIII y XIX con los sucesivos ciclos exportadores de la barrilla, el

plomo o el esparto, que han seguido sin solución de continuidad en la segunda mitad del siglo XX con la gran expansión de agricultura mediterránea y con el desarrollo del sector turístico, los nuevos activos de la economía murciana²⁹.

En este texto nos centraremos en el estudio del legado patrimonial de los ferrocarriles y las carreteras, ejemplificado en algunos casos de interés, si bien reconocemos el acercamiento todavía provisional a este tema que precisaría de un mayor detalle e inventariado. Para nuestro trabajo nos hemos apoyado en la bibliografía general sobre Murcia y en los trabajos escasos sobre el contexto histórico de las comunicaciones, que hemos complementado con los trabajos de arqueología de los transportes y nuestras propias indagaciones de campo.

La complejidad del legado ferroviario

Arquitectura ferroviaria

Aunque aún no disponemos de una obra de referencia que ofrezca una visión completa de análisis sobre el ferrocarril en Murcia, diversos trabajos locales y la perspectiva nacional del desarrollo del ferrocarril en España, nos presenta una secuencia lógica en el desarrollo ferroviario murciano. En un primer momento, respondiendo al interés político y económico nacional, se desarrolló la construcción del eje ferroviario de Madrid con Murcia y Cartagena, que respondía al objetivo de conectar Madrid con las capitales provinciales y los puertos más importantes. Estos proyectos se llevaron a cabo por parte de la iniciativa de poderosos banqueros franceses, la Casa Rothschild en este caso, y una implicación muy importante del Estado español que aportaría generosas subvenciones a fondo perdido, estimadas entre el 20 y el 40 por ciento de la inversión total, y promulgaría la exención aduanera de los materiales importados necesarios para la construcción de estas líneas de ferrocarril, lo que provocaría una merma considerable en los recursos públicos y un ahorro significativo en la cuenta de gastos de estas compañías. La línea de Madrid a Cartagena formó parte de las líneas principales de la compañía MZA, que alcanzó en la década de 1930 los 3.655 kilómetros, y pasó a formar parte en 1941 de RENFE, junto al resto de ferrocarriles de vía ancha, tras la obligada nacionalización.

La línea de Cartagena se había completado entre 1863 y 1865, dentro de lo que se ha denominado como década ferrocarrilera española, justo antes de la crisis de 1866, y momento en el que se construyeron los grandes ejes ferroviarios españoles. El parón subsiguiente retrasaría la construcción de nuevas líneas ferroviarias en la región hasta los últimos años del siglo, etapa que se ha resaltado como del segundo impulso ferroviario y en la que tendría una gran

²⁸ Morales Gil (1989). También abunda Abellán García (1979), pp. 23-30, en esa dualidad de factores geográficos en los condicionamientos de la red ferroviaria construida en la segunda mitad del siglo XIX.

²⁹ Un apretado balance de la economía murciana en los dos últimos siglos, en Pérez Picazo y Martínez Carrión (2001).

importancia la demanda minera, pero también la necesidad política de culminar algunas líneas no llevadas a cabo en la primera etapa. Ahora, los trazados de Alicante a Murcia (1884) y Murcia a Granada (1885-1890), culminarían los dos grandes ejes ferroviarios murcianos, que se cruzan en la capital huertana.

Los protagonistas financieros de estos ferrocarriles serían distintos y sus objetivos de explotación también. La línea de Alicante a Murcia fue explotada por la Compañía de los Ferrocarriles Andaluces, que en esta singular operación salió de sus fronteras naturales, arrastrada por la iniciativa de Jorge Loring para intentar una hipotética expansión hacia el levante, que finalmente no se llevó a cabo. Por su parte, la construcción del largo eje ferroviario de Murcia a Granada sufrió múltiples vicisitudes y terminó dividido en cinco concesiones diferentes con otras tantas compañías explotadoras, siendo dentro de la Región de Murcia las de MZA (Murcia-Alcantarilla), Compañía de los Ferrocarriles de Alcantarilla a Lorca, de capital catalán, y, finalmente, The Great Southern of Spain Railway, que explotaría las líneas de Lorca a Baza y de Almendricos a Águilas, con la finalidad casi exclusiva del transporte de mineral de hierro de las menas de la Sierra de los Filabres con destino a la exportación. Estas líneas también se financiaron con capitales foráneos, en este caso británicos, y se nacionalizarían igualmente en 1941.

También fue este periodo el del florecimiento de los ferrocarriles de vía estrecha, directamente ligados a las producciones mineras, y que conformarían un conjunto de líneas desconectadas que transitaban habitualmente del interior a la costa, bien para sacar la producción minera hasta los puntos de embarque, bien para proporcionar suministros a las áreas mineras. Así, las líneas de Cartagena a La Unión y sus prolongaciones (1874-1897), Mazarrón al puerto (1886) o Morata a Parazuelos (1905), son un claro ejemplo de ese periodo de asociación directa entre el ferrocarril y la minería, que se puede constatar en casi toda la geografía peninsular. Aunque su final productivo también debería haber estado en la finalización del ciclo extractivo minero, la línea de Cartagena a Los Blancos tornó a reconvertirse en una línea de viajeros de vía estrecha en explotación por parte de FEVE. El cierre sí sería el destino de las otras dos líneas.

Más al norte, y en el interior provincial, se configuró también una singular red interprovincial de vía métrica que llegó a conectar el litoral valenciano en Gandía con Alcoy y Villena, en Alicante, y Yecla, Jumilla y Cieza en Murcia. Su culminación suponía la creación de una red de 345 kilómetros, algo totalmente inédito en las redes ferroviarias de vía estrecha españolas. Confluyeron en una única red diversos proyectos empresariales que se habían iniciado, en el caso de las líneas murcianas, en 1887 con la apertura al tráfico del tramo que llegaba hasta Yecla, desde Villena y Alcoi. Posteriormente se ampliaría por parte de la compañía VAY hasta Jumilla (1905), líneas que se sumarían a la que había puesto en explotación la Compañía de los Ferrocarriles Secundarios del Sud de España en 1921 entre Jumilla y Cieza.

Todas las líneas serían incautadas por FEVE en 1965 y cerradas al tráfico en 1969³⁰.

Las últimas construcciones ferroviarias, antes del ansiado ciclo actual de alta velocidad, tuvieron unos objetivos y resultados bien distintos. En primer lugar, estaría la construcción de la línea de vía de ancha de Murcia a Caravaca (1933), con frustradas pretensiones de proseguir hasta la Alta Andalucía, y en segundo lugar, la conexión ferroviaria, también en vía ancha, entre la línea principal de Madrid a Cartagena con el puerto de Escombreras (1958), puesta ya en servicio por RENFE³¹.

El balance del desarrollo ferroviario murciano necesariamente debe ser contradictorio, ya que, desde una perspectiva comparada, su peso en la economía española en las primeras décadas del siglo XX, momento de máxima expansión de la red ferroviaria, estaba en consonancia con su expansión territorial y con la extensión de su red ferroviaria³². Este aparente equilibrio, sin embargo, limitaba la actividad ferroviaria consolidada a los dos grandes ejes que se cruzaba en la capital, ya que las líneas de vía estrecha y las periféricas de vía ancha –incluidos los dos grandes ejes de frustrada construcción en el Campo de Cartagena– ya no prestaban servicio en la década de 1970. Este retroceso ferroviario se confirmó en 1985 con el cierre de la conexión andaluza que ha hecho perder esa vocación de interconexión para el que se concibió.

Arqueología ferroviaria

Las carencias historiográficas sobre el ferrocarril murciano se contrabalancean con un recuento mucho más positivo en lo que concierne al estudio de los restos históricos que todavía hoy en día se conservan. Así, las líneas ferroviarias de la sierra de Cartagena, los ferrocarriles en la zona de Lorca y Águilas, o el ferrocarril de Murcia a Caravaca cuentan con sólidos trabajos que combinan un exhaustivo trabajo de campo con amplios conocimientos del material móvil e instalaciones construidas para la explotación ferroviaria³³. Además, los respectivos inventarios nacionales de puentes, túneles y poblados ferroviarios realizados por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles recogen la presencia de numerosas instalaciones y elementos en la geografía ferroviaria de vía ancha³⁴.

³⁰ Alcaide González (2005).

³¹ Gómez Martínez, Sánchez Vintró y Coves Navarro (1996), pp. 126-136.

³² Murcia aportaba un 2 por ciento del PIB nacional, con una superficie del 2,3 por ciento, para una población que suponía el 2,7 por ciento. La red ferroviaria de vía ancha suponía el 2,4 por ciento de la red total española, y la red de vía estrecha el 2,1 por ciento.

³³ Sobre los ferrocarriles de la sierra de Cartagena, Gómez Martínez, Sánchez Vintró y Coves Navarro (1996); sobre las líneas ferroviarias de Lorca y Águilas, Gómez Martínez y Coves Navarro (1994) y Gris Martínez (2000); finalmente, sobre el ferrocarril de Murcia a Caravaca, Rodríguez López y Hurtado Menchón (2010)..

³⁴ Puentes: García Mateo, Jiménez Vega y Cuéllar Villar (2004); túneles: Melis Maynar, Jiménez Vega y Cuéllar Villar (2005); y poblados: Cuéllar Villar, Jiménez Vega y Polo Muriel (2005).



Estación de ferrocarril de Cartagena (1907) y Murcia-Zaraiche (1930)
Fuente: Fotos del autor.



Estación de ferrocarril de Murcia-Zaraiche (1930)
Fuente: Fotos del autor.

Resultaría excesivamente prolijo hacer un detenido inventario de cada uno de estos elementos o de reproducir el aparato estadístico de los mismos, que se encuentra en las obras referenciadas, por lo que nos limitaremos a hacer un breve recuento de aquellos bloques temáticos significativos que constituyen hoy en día el legado histórico ferroviario.

En primer lugar, hemos de citar el legado arquitectónico, compuesto por aquellos edificios más importantes y simbólicos de la explotación ferroviaria, tanto por su significación artística como por su relevancia social. El edificio de viajeros o estación de ferrocarril es, sin duda, alguna el gran referente arquitectónico del ferrocarril. Su calificación como puerta de la ciudad o catedral de la revolución industrial ya muestra su rango. La disposición de las redes ferroviarias hacía que, aproximadamente cada 5-10 kilómetros se situara un punto de embarque y desembarque de personas y mercancías, sin embargo la gran mayoría de ellas se construyeron siguiendo modelos seriados en los que primaba la economía en la construcción y la idea de recoger una marca de empresa reconocible. El edificio de viajeros construido obedecía al rango de importancia que tenía la población a la que servía, así, esas estaciones podrían ser de segundo, tercero o cuarto orden. Las estaciones de primer orden quedan reservadas a las ciudades más importantes y se les dotaba también de una arquitectura propia que pretendía mostrar la importancia de la empresa. Murcia y Cartagena, lógicamente, serían las ciudades que contaron con estas arquitecturas destacadas. En concreto, en la ciudad de Murcia destacan dos edificios, el de la compañía MZA, de la línea de Madrid, sencillo y sin grandes pretensiones, construido en los primeros momentos de la línea y con una gran remodelación en 1910 cuando se le dotó de una gran marquesina, y el de Zaraiche, levantado en la década de 1920 como estación término de la línea de Murcia a Caravaca. Respecto a este último hemos de apuntar que el proyecto definitivo de 1928 era de Antonio Bañón, modificando el realizado el de

Manuel Bellido de 1923³⁵. Este edificio, una vez que el ferrocarril fue clausurado en 1971, quedaría sin uso. En la década de 1980, le fue incoado expediente de declaración de monumento histórico-artístico, dándose la circunstancia de que su impulsor fue el ilustre arqueólogo Antonio Blanco Freijeiro, que destacaba en su informe el valor arquitectónico del edificio y la necesidad de su preservación. Posteriormente, fijaría su sede social la empresa Aguas de Murcia y se desarrolló por parte del Ayuntamiento de Murcia, en la amplia avenida que se abrió donde antes llegaban las vías de esta línea, la construcción de una moderna línea tranviaria que pretende acercar el centro urbano a la zona universitaria.

Por su parte, la estación de Cartagena completó el proyecto de remodelación de las principales estaciones ferroviarias españolas de la compañía MZA, como reconocía el arquitecto que culminó la obra en 1907³⁶. La sustitución de los primitivos embarcaderos fue habitual en la explotación de las líneas de ferrocarril, ya que además de adaptar la arquitectura a la realidad de la demanda de los viajeros, también se solía hacer coincidir con las diferentes operaciones urbanísticas que desarrollaron los ensanches y ampliaciones de las ciudades contemporáneas. Cartagena es un buen ejemplo de ello y la construcción de este singular edificio, con la clásica estructura de estación término, permitiría reordenar las edificaciones de la zona, que en ese momento se encontraba en pleno proceso de crecimiento. Peironcely concibió un bello edificio con fachada de toques neoclásicos en dos alturas y un gran arco acristalado central. La disposición interior en U permitía acoger cuatro vías y disponer la ordenación de las diferentes actividades de la explotación a lo largo de las vías, además de reservar en la planta superior espacio para viviendas de los trabajadores del ferrocarril.

³⁵ El propio Bellido hacía un recopilatorio de los trabajos de construcción de la línea en la Revista de Obras Públicas, especialmente en el trazado y puentes, Bellido (1924).

³⁶ Peironcely (1907).



Vestigios del paisaje histórico ferroviario en la Región de Murcia: vía verde del Noroeste, en Cehegín.
Fuente: Fotos del autor.

También forma parte del legado arquitectónico ferroviario el grupo o conjunto de instalaciones que se solían situar alrededor de las zonas de explotación ferroviaria. Estos espacios eran muy abundantes y se localizaban junto a talleres y depósitos de locomotoras, en torno a nudos de ferrocarril o junto a las grandes estaciones urbanas. El deterioro de estos espacios fue muy importante, sobre todo cuando el ciclo ferroviario cambió y se produjo un progresivo abandono de estas instalaciones, además de registrarse también un avance de la urbanización. Son muchos los casos y ejemplos que todavía hoy en día perviven en la región murciana y se hace necesaria la realización de un inventario específico de los espacios y elementos ferroviarios que contribuya a valorar su conservación y actuaciones a realizar. Los poblados ferroviarios son un buen ejemplo del tipo de relaciones económicas y sociales que se desarrollaron en estos espacios, y del conjunto de instalaciones que se concentraron en los mismos. En Murcia se identificó el caso de la aldea ferroviaria de Calasparra, en la línea de Chinchilla a Cartagena, hoy prácticamente deshabitada pero que llegó a contar con cerca de 300 habitantes en la década de 1960³⁷.

Otro caso relevante y lógico de destacar es el de los legados conjuntos de la minería y el ferrocarril, habituales en todo el sureste español. Los numerosos restos de instalaciones de la sierra de Cartagena u otros puntos aislados son buena muestra de ello. Especial relevancia, por su interés tecnológico y por su estado de conservación, habría que atribuir al conjunto del embarcadero de El Hornillo en Águilas, construido por la compañía británica explotadora del ferrocarril para facilitar el embarque de minerales de hierro que llegaba al puerto de Águilas por ferrocarril. En realidad, se trataba de dos instalaciones anexas destinadas a las operaciones de almacenamiento, clasificación y embarque de los minerales. El embarcadero propiamente dicho



Antiguos talleres ferroviarios de la estación de Águilas.
Fuente: Fotos del autor.

tiene una planta rectangular y consta de dos partes, la infraestructura o base, y la superestructura de acero que se asienta sobre la anterior, y que sustentaba un entarimado donde se ubicaban tres vías de ferrocarril a 41 metros de altura. El conjunto del embarcadero se completaba con las instalaciones que se construyeron a pocos metros del muelle, en tierra firme. Estas instalaciones estaban formadas por las vías superiores, los depósitos de mineral ubicados sobre los túneles y los propios túneles, que se construyeron en diversas fases. Todo este espacio apenas ha tenido uso tras el cierre de la explotación minera en 1973, y en la actualidad la Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales del Gobierno de Murcia, el Instituto del Patrimonio Histórico Español y la Fundación de los Ferrocarriles Españoles colaboran en la redacción de anteproyecto de musealización de los citados túneles ferroviarios, que complementa las actuaciones de consolidación del embarcadero metálico ya realizadas³⁸.

Por último, habría que hacer mención a la necesaria puesta en valor del paisaje ferroviario como un elemento consustancial del patrimonio histórico del transporte. Estos paisajes ferroviarios han consagrado dos ejemplos muy dispares: uno, de carácter más urbano e industrial, que está asociado al conjunto de talleres, aguadas, grúas y vías ociosas que todavía se pueden contemplar en numerosas estaciones murcianas, que son presa del olvido y que en muchos casos tienen ya fechas para su desaparición; dos, con una indudable relación con el medio ambiente, que propone una novedosa reutilización de la propia infraestructura ferroviaria mediante la habilitación de vías verdes o caminos naturales, y que tiene su aplicación en Murcia en las líneas de Murcia a Caravaca, clausurada en 1971, y de Cartagena a Totana, y La Pinilla a Mazarrón, proyectadas en la década de 1920 y nunca concluidas.

³⁷ Cuéllar Villar, Jiménez Vega y Polo Muriel (2005), pp. 354-355.

³⁸ Cuéllar Villar y Lalana Soto (2009).

Un apunte sobre la construcción de las carreteras en Murcia

La red viaria murciana, realizada a partir de la construcción de las Carreteras del Estado, se organizaba a través de la carretera de primer orden de Albacete a Cartagena, que recogía el trazado del antiguo camino real, y las carreteras de segundo orden del Alto de las Atalayas a Murcia, de Murcia a Granada y de Puerto Lumbreras a Almería, que formaba un largo eje de raíces históricas en la antigua vía Antonina y que llegará hasta nuestros días en la conocida carretera 340, hoy en día A-7 o Autopista del Mediterráneo. Aquí descubrimos ya un evidente paralelismo y duplicidad de recorridos entre las líneas ferroviarias y camineras, vertebradas en torno a la capital murciana.

Si anteriormente advertíamos de una escasez de estudios ferroviarios, sobre carreteras el vacío es todavía mayor, especialmente en el periodo más reciente, ya que la función histórica que los caminos tradicionales han tenido en la región murciana sí cuentan con investigaciones que recogen su importancia desde la antigüedad³⁹.

Las llamadas Carreteras del Estado formaban parte del ambicioso proyecto de los gobiernos liberales del siglo XIX de dotar de un sistema de transportes y obras públicas suficiente para garantizar el desarrollo económico que debía experimentar España durante todo el proceso de la Revolución Industrial. Para ello, en el apartado de las carreteras, programaron varios planes que tenían como misión sustituir los viejos caminos reales y los insoportables caminos de ruedas y herradura por un moderno sistema de carreteras compactadas con piedras y recebo que se conocía como sistema macadán. Todavía antes de la llegada de los vehículos automóviles, el sistema garantizaba la continuidad de la vía independientemente de la estación del año y se superaban los pasos difíciles de ríos o sierras con la construcción de numerosos puentes, túneles y muros de contención⁴⁰.

En el primer plan general de carreteras de 1860, a la provincia de Murcia se le otorgaban 835 kilómetros de carreteras del Estado, si bien, las posteriores modificaciones de 1864 y 1877 permitieron incrementar ligeramente el kilometraje total, reduciendo las carreteras de primer orden y aumentando la red de tercer orden, de carácter más provincial. La construcción del conjunto de la red fue bastante lenta pero constante, llevando la marca de kilómetros construidos desde los 70 kilómetros de 1850 a los 785 de 1900 y los 1.130 de 1925. Los grandes retrasos se registrarían en la conclusión de las carreteras de tercer orden, menos costosas pero de

menor interés político, y la culminación de los puentes más importantes, que en muchas ocasiones disparaban los presupuestos finales de construcción.

Desde el punto de vista de la circulación y de la creación de nuevos espacios de intercambio económico, las carreteras del XIX tendrían un aspecto indudablemente continuista, al recoger los tránsitos tradicionales (Carretera de primer orden de Albacete a Cartagena, por Hellín, Cieza y Murcia; Carretera de segundo orden de Murcia a Granada, por Totana, Lorca, Vélez-Rubio, Baza y Guadix; Carretera de segundo orden del Alto de las Atalayas a Murcia, por Orihuela; Carretera de segundo orden de Puerto Lumbreras a Almería, por Huércal-Overa, Vera y Sorbas; Carretera de tercer orden del Puerto de la Losilla a Yecla, por Jumilla; o Carretera de tercer orden de Murcia a Puebla de Don Fadrique, por Mula y Caravaca) y seguir buena parte de las directrices marcadas por el relieve⁴¹, pero también se iniciaron procesos de cambio en la concepción histórica de las comunicaciones, al desarrollar, por ejemplo, las carreteras costeras (Carretera de tercer orden de Cartagena a Mazarrón; Carretera de tercer orden de Mazarrón a Águilas, por Ramonete) o las que se asocian directamente a la expansión de minería cartagenera (Carretera de tercer orden de La Unión al Rincón de San Ginés, por Portman; Carretera de tercer orden de Escombreras a la de La Unión al Rincón de San Ginés al Collado de Don Juan, por el Gorguel), o las que servían a estaciones de ferrocarril (Estación de Archena a Pinos, por Fortunas y sus baños; Caravaca a la estación de Calasparra; Yecla a la estación de Almansa; o Jumilla a la estación de Agramón)

Singular relevancia, por el cambio físico, pero también por el conceptual, fue la implantación del llamado Circuito Nacional de Firms Especiales que supondrá para Murcia la consagración de los dos grandes ejes viarios de la región (Albacete-Murcia-Cartagena y Puerto Lumbreras-Murcia-Alto de las Atalayas) al dotarlos de los primeros riegos asfálticos que facilitaban la circulación de vehículos motorizados y prever el impacto favorable que para el turismo tendría la adaptación de estas vías⁴².

Una breve valoración del patrimonio de carreteras

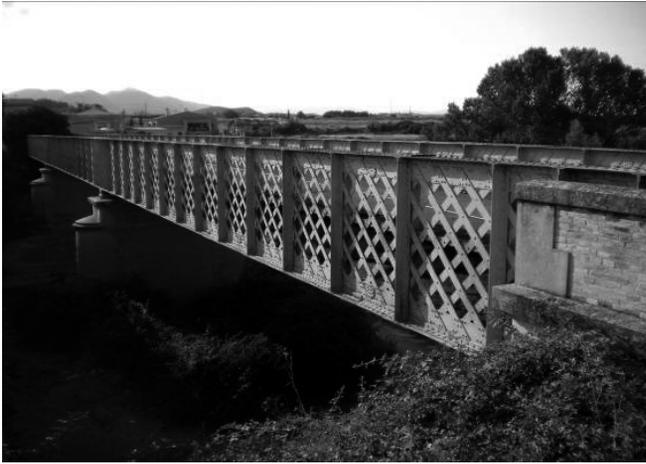
Desde el punto de vista patrimonial, las carreteras presentan numerosas problemáticas de conservación y protección, ya que la pérdida de uso no está siempre correctamente definida y las continuas mejoras y transformaciones hacen que las obras modifiquen notablemente su apariencia y características con el paso de los años. Esa dificultad provoca que sea muy difícil conseguir la protección de un antiguo traza-

³⁹ González Blanco (Coord.) (1989). También hay que recoger la introducción de Antonio Abellán a la situación de los caminos murcianos en el siglo XVIII y primer mitad del XIX a partir del estudio de los itinerarios de caminos de la época, Abellán García (1979), pp. 14-21.

⁴⁰ Como introducciones generales a la construcción de carreteras en el siglo XIX, véase Alzola Minondo (1899) y Uriol Salcedo (1992).

⁴¹ Morales Gil (1973-1974), p. 121.

⁴² Sobre legislación y sistema de construcción de las carreteras de macadán, y la implantación del Circuito Nacional de Firms Especiales, Cuéllar Villar (2003), pp. 83-119.



Elementos del patrimonio de las carreteras en la Región de Murcia de finales del siglo XIX: puente metálico de Cehegín en la carretera de tercer orden de Murcia a La Puebla de Don Fadrique
Fuente: Fotos del autor.



Casilla de peones camineros de la carretera de tercer orden de Cartagena a Mazarrón.
Fuente: Fotos del autor.

do viario, y sólo obras concretas y simbólicas merezcan al menos la identificación como un elemento relevante del patrimonio histórico de la obra pública en Murcia. En este sentido es habitual encontrar a nivel local o autonómico la protección de varias decenas de puentes que formaron parte de esa primera hornada de construcciones realizadas durante la segunda mitad del siglo XIX y las primeras décadas del siglo XX⁴³.

Las casillas de peones camineros deben ser también consideradas como elementos destacados de la historia de la construcción de las carreteras. La organización del servicio de construcción y conservación de las carreteras preveía la instalación de una casilla de peones camineros cada 10 ó 15 kilómetros, dependiendo de la categoría de la vía. En esta casilla, construidas en muchos casos en zonas aisladas y sin poblamiento anterior, se instalaban los peones camineros y sus familias, por lo que era habitual la construcción de pozos de agua y hornos para garantizar una cierta autonomía vital. El trabajo de los camineros consistía en mantener en buen estado la parte de carretera que les correspondía y avisar de cualquier incidente o problema que pudiera surgir. Hasta bien avanzado el siglo XX, los peones camineros constituyeron un cuerpo muy numeroso y útil en la conservación de las carreteras españolas. Estas casillas fueron progresivamente abandonadas, reconvirtiéndose en algunos casos en improvisados almacenes y quedando arruinadas en muchos casos.

Para concluir este breve apunte, hemos de recordar que al igual que ocurría con el ferrocarril, el paisaje de las carreteras forma en sí mismo un activo patrimonial de indudable importancia. Su protección es fundamental, como ha ocurrido recientemente con el caso de la homologación de la llama-

da Carretera del 33, entre La Unión y Portman, como sendero natural de pequeño recorrido, evitando así pérdidas de tránsitos históricos que podrían haberse conservado en el momento de acometer las grandes obras de remodelación. En este sentido, uno de los puntos históricos de conexión en la Región de Murcia, como el paso por el puerto de la Cadena, que comunicaba la vega del río Segura con el Campo de Cartagena, está en la actualidad apenas reconocible.

⁴³ Se puede obtener información básica sobre tipología, funciones, cronología y localización de los elementos del patrimonio de la obra pública murciano, en <http://www.patrimur.com/bienesin/catalogo.php>.

Fuentes y bibliografía

- ABELLÁN GARCÍA, Antonio (1979): *Los ferrocarriles del Sureste*. CSIC, Madrid.
- ALCAIDE GONZÁLEZ, Rafael (2005): “Ferrocarriles de vía estrecha en el levante español: una red inacabada”, en Muñoz Rubio (Dir.), *Historia de los ferrocarriles de vía estrecha en España*, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid, vol. 1, pp. 363-404, y vol. 2, pp. 922-925.
- ALZOLA MINONDO, Pablo (1899): *Historia de las obras públicas en España*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.
- BELLIDO, Manuel (1924): “El ferrocarril de Murcia a Caravaca”, *Revista de Obras Públicas*, nº 2407 (pp. 226-229), 2409 (pp. 261-266) y 2410 (pp. 283-287).
- CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2003): *Los transportes en el Sureste andaluz (1850-1950): Economía, Empresas y Territorio*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- CUÉLLAR VILLAR, Domingo; JIMÉNEZ VEGA, Miguel; POLO MURIEL, Francisco (2005): *Historia de los poblados ferroviarios en España*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- CUÉLLAR VILLAR, Domingo; y LALANA SOTO, José Luis (2010): *Estudio previo sobre la musealización de los túneles de El Hornillo en Águilas (Murcia)*. Documento de trabajo, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- FUENTES Y PONTE, Javier (1882): *Documentaria importante sobre obras públicas en Murcia, siglo XVIII*. Imprenta de “El Diario”, Murcia.
- FUNDACIÓN DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES (2005): *Guía de Vías Verdes*. Vol. 2. Fundación de los Ferrocarriles Españoles y Anaya, Madrid.
- GARCÍA MATEO, José Luis; JIMÉNEZ VEGA, Miguel; CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2004): *Inventario de puentes ferroviarios de España*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- GÓMEZ MARTÍNEZ, José Antonio; SÁNCHEZ VINTRÓ, Joaquín Andrés; y COVES NAVARRO, Jose Vicente (1996): *Los trenes mineros de Cartagena, Mazarrón y Morata*. Lluís Prieto Editor, Barcelona.
- GONZÁLEZ BLANCO, Antonino (Coord.) (1989): *Los caminos de la Región de Murcia. Función histórica y rentabilidad socioeconómica*. Gobierno de la Región de Murcia, Murcia.
- IPHE (2007): “El Plan de Patrimonio Industrial”, *Bienes Culturales*, nº 7.
- MELIS MAYNAR, Manuel; JIMÉNEZ VEGA, Miguel; CUÉLLAR VILLAR, Domingo (2005): *Inventario de túneles ferroviarios de España*. Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Madrid.
- MORALES GIL, Alfredo (1973-1974): “Las comunicaciones en Murcia ante el desarrollo económico y regional”, *Papeles del Departamento de Geografía*, nº 5, pp. 119-156.
- MORALES GIL, Alfredo (1989): “Las condiciones naturales y circulación en la Región de Murcia”, en González Blanco (coord.), *Los caminos de la Región de Murcia. Función histórica y rentabilidad socioeconómica*, Gobierno de la Región de Murcia, Murcia, pp. 29-37.
- PEIRONCELY, Ramón (1907): “Estación definitiva de Cartagena”, *Revista de Obras Públicas*, nº 1639, pp. 121-123 y planos.
- PÉREZ PICAZO, María Teresa (1989): “La región murciana en las décadas centrales del siglo XIX. Aspectos socio-económicos”, en *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones en Ultramar. Región de Murcia*, Centro Regional de Estadística de Murcia, Murcia, pp. 25-40.
- PÉREZ PICAZO, María Teresa y MARTÍNEZ CARRIÓN, José Miguel (2001): “Murcia: crecimiento en un medio difícil”, en Germán, Llopis, Maluquer de Motes y Zapata (Eds.), *Historia Económica Regional de España, siglos XIX y XX*, Editorial Crítica, Barcelona, pp. 413-440.
- RODRÍGUEZ LÓPEZ, Fernando J.; y HURTADO MENCHÓN, José Ángel (2010): *El Ferrocarril de Murcia a Mula y Caravaca*. Asociación Murciana de Amigos del Ferrocarril, Murcia.
- SEGURA ARTERO, Pedro (1989): “La Región de Murcia y el *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico* de Pascual Madoz”, en *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones en Ultramar. Región de Murcia*, Centro Regional de Estadística de Murcia, Murcia, pp. 9-24.
- URIOL SALCEDO, José Ignacio (1992): *Historia de los caminos en España*. 2 vol. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid.