

LAS COMUNICACIONES EN MURCIA ANTE EL DESARROLLO ECONOMICO REGIONAL

FOR
ALFREDO MORALES GIL

INTRODUCCION

En estos años en que se está planificando un desarrollo económico para la Provincia de Murcia, dentro del contexto del Sureste de España, debe ocupar un lugar destacado en la organización espacial el estudio de la red de transportes con que este área va a contar en el futuro, para poder ofrecer unas condiciones óptimas en el porvenir de esa nueva agricultura científica e industrializada que se prevé, así como para los posibles asentamientos industriales que se piensan localizar en esos polígonos destinados a tal fin.

Por todo esto, hay que pensar que los medios de transporte han de adaptarse a las necesidades. Ahora bien, no consiste todo en seleccionar un medio de transporte sin calcular antes su rentabilidad y a ese respecto hay que tener en cuenta las opiniones de los especialistas en organizaciones espaciales. De éstos merece destacar los estudios de Labasse en su obra "La organización del espacio" (1), donde hace una síntesis de algunas conclusiones de expertos en planificación, todas las cuales coinciden en que: 1.º el transporte marítimo o fluvial es particularmente adecua-

(1) LABASSE, J.: *La organización del Espacio*, Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local, 1973, pág. 153.

do para mercancías pesadas de escaso valor unitario; se encuentra por ello en el origen y final de los procesos de desarrollo; 2.º el ferrocarril se adapta a la evacuación de todas las mercancías en distancias superiores a los 300 Km. y a los desplazamientos de viajeros en trayectos comprendidos entre 300 y 1.000 Km.; 3.º el avión de línea se limita a los movimientos de personas en una amplitud superior a los 500 Km., sobre todo a los 1.000 Km., así como a la manipulación de objetos de coste elevado; 4.º la carretera tiene un papel preponderante en la región, transportes de tonelaje reducido y para itinerarios cortos.

De esto se deduce que el transporte de mercancías pesadas debe mantenerse sobre la vía marítima y férrea, y que la carretera es mucho más cara y menos propicia para una revalorización rápida. Además, la carretera debe concebirse como el medio de distribuir las mercancías desde los puertos y desde las estaciones férreas importantes hacia los cercanos lugares de destino.

Ahora bien, en el caso concreto de la provincia de Murcia, la carretera también tiene valor en la realización de transportes rápidos a distancias de unos 300 a 500 Km. hacia el interior, pues los productos hortícolas, por su carácter perecedero, pueden en determinados momentos convertir el transporte por carretera en rentable hasta esos límites señalados.

Por lo tanto, el objetivo principal de esta investigación es el de establecer cómo se ordenan los transportes; cómo pueden ser modificados, según las necesidades, sus técnicas; cómo han de converger los diferentes modos de locomoción dentro de toda esta complejidad de la circulación local, y su inserción en la circulación general.

Hay que tener en cuenta que las interrelaciones técnicas son apropiadas en el terreno de las transmisiones instantáneas. La explotación de las convergencias técnicas contribuye a la economía de medios. El agrupamiento es preferible a la dispersión de las infraestructuras en el interior de una provincia o región.

Se ha de buscar también la yuxtaposición de puerto, aeropuerto, ferrocarril, cruce de carreteras, etc., lo cual es un aspecto positivo a condición de que exista una red viaria secundaria bien desarrollada que permita al conjunto de la provincia aprovecharse del aumento de dinamismo derivado de la conjunción de algunos de estos medios de transporte en uno o dos lugares.

Estos son los pilares en que se va a cimentar el análisis de cada uno de los medios de transporte que se utilizan en la provincia de Murcia. Es probable que algún economista o ingeniero de caminos piense que se les invade su campo de investigación; pero, como afirma Clozier en su libro "Géographie de la circulation" (2), el economista analiza con ayuda de la estadística la naturaleza y el volumen de los productos transportados; el ingeniero observa los problemas de los transportes bajo el ángulo de las realizaciones técnicas, mientras que el geógrafo se esfuerza en agrupar estos diferentes datos, para realizar la síntesis de los tomados en su dependencia recíproca, en sus relaciones con las condiciones físicas y humanas, de establecer el juego complejo de su interconexión, de este contexto técnico económico, que se puede llamar la economía de los transportes.

LOS TRANSPORTES POR CARRETERA

Las vías tradicionales.—La red viaria de la provincia de Murcia está considerablemente desarrollada, teniendo sus precedentes en época prehistórica, pues se ha podido comprobar cómo una serie de pasos naturales han sido los que a través de los tiempos han ido afianzándose como vías de comunicación con el interior de la provincia o como zona de paso, a través de ella, desde Andalucía a Levante (3). Algunas de estas vías naturales se abandonaron con la introducción del ferrocarril como medio de transporte y en la actualidad se están revalorizando como vías más cortas y de más fácil transporte por carretera.

Estos caminos, que seguían las directrices marcadas por el relieve, se disponían en sentido SW-NE, cruzando la provincia de acuerdo con las alineaciones béticas o, en algún caso, en sentido transversal a éstas. Destaca como vía natural la Depresión Prelitoral Murciana, que desde los límites de la provincia de Almería se prolonga hasta la Vega Baja del Segura. Otra zona de paso natural de igual orientación que la anterior se localiza al N. de la provincia, marcada por los valles corredores prebéticos que unen la parte septentrional de la provincia de Granada con Valencia. Perpendicular a estas vías hay que destacar la que sigue al Valle del Segura, de Murcia a Cieza, y la de Cartagena a Murcia. (Gráfico n.º 1).

Si se observa un mapa actual de carreteras, se apreciará que todavía estas vías naturales tienen su importancia hoy día como zonas de paso,

(2) CLOZIER, R.: *Géographie de la Circulation*. París, 1963, pág. 16.

(3) CUADRADO DIAZ, E.: "La expansión de la cultura de El Argar a través de Murcia". *Crónica del III Congr. Arqueol. del SE Español*, pág. 130.

sobre todo la que recorre la Depresión Prelitoral Murciana, materializada en la Carretera Nacional 340 (Puerto Lumbreras-Alicante, por Lorca y Murcia). La vía Norte (Camino de Granada a Valencia) se desvalorizó con el transporte por ferrocarril, pero en la actualidad está tomando nuevo auge en su tramo NE, ya que por la carretera comarcal 3.314 Jumilla-Yecla-Caudete y la carretera local Puerto de la Losilla-Jumilla se está desviando gran parte del tráfico pesado que desde Almería y Murcia se dirige a Valencia y Cataluña, y viceversa. Sin embargo, la del Valle del Segura, en su tramo Murcia-Cieza, ha perdido parte de su valor, aunque se utiliza para el tráfico local de los pueblos que en dicho valle se asientan, porque, al discurrir la Carretera Nacional 304 fuera de él (hacia el Este), todo el tráfico se desvía por ella, e incluso las relaciones de los pueblos de la Vega Alta con Murcia se realizan utilizando esta carretera. En realidad esta vía natural fue abandonada ya en la Baja Edad Media, pues el famoso Camino de la Seda corría, hasta el Puerto de la Losilla, por el actual trazado de la C.N. 304 mencionada, produciéndose en este punto una bifurcación, con un ramal por Cieza-Puerto de la Mala Mujer-Tobarra y otro por Jumilla (siguiendo el paso natural de la Cuenca de la Rambla del Moro y de aquí a Ontur y Tobarra. Esta segunda desviación se utilizó, sobre todo, en los siglos XVII y XVIII.

La otra vía transversal, desde la costa hacia la Depresión Prelitoral Murciana, se afianzó ya en época romana desde Cartagena a Murcia, adquiriendo después de la Reconquista todavía más importancia al desarrollarse los dos núcleos urbanos establecidos en sus extremos. En el siglo XVIII, con Carlos III, se acondicionó su trazado, y en la actualidad constituye el tramo final de la C.N. 304.

Existen en la provincia otros caminos que históricamente han tenido cierta importancia, pero que en la actualidad han venido a menos, debido a que las localidades que unían han sufrido un gran retraimiento en su desarrollo, por lo que estas vías han pasado a ocupar un lugar menos importante, como la carretera comarcal 3.211, que ponía en comunicación a Caravaca con Lorca, y la comarcal Murcia-Mula-Caravaca.

Desde las últimas décadas del siglo XIX se intensificó relativamente el transporte por la zona costera de la provincia y así se materializó la Carretera de la Costa, que en su tramo Cartagena-Mazarrón-Aguilas tiene un trazado difícil, por lo que en la actualidad es poco transitada. Sin embargo, la parte que une Cartagena con San Pedro del Pinatar presenta un desarrollo fácil, que ahora se ve muy concurrido, sobre todo

en las relaciones Cartagena-Alicante y durante el verano, por servir de unión de los diferentes asentamientos turísticos de la Costa Blanca.

La red simulada.—Estas vías desempeñan además el papel de condicionar la localización de la mayor parte de las poblaciones murcianas en sus inmediaciones. Por este motivo, las recientes modificaciones viarias operadas a partir del siglo XIX tuvieron que adaptarse a estos antiguos trazados o discurrir por sus proximidades, pues, si tenían que atender a las necesidades de estos núcleos de población, no les quedaba otra alternativa a los planificadores de las nuevas carreteras.

Este hecho quedaba demostrado al analizar la relación existente entre la distribución de la población y la formación de las redes de transporte por carreteras o ferrocarril. Para ello se ha simulado la construcción de la red de carreteras actual con la aplicación de un modelo que integra la población de los núcleos urbanos y la distancia entre ellos, a través del cálculo del índice potencial de interacción entre las diferentes localidades (4).

Para la simulación del modelo de la red de carreteras se han de utilizar como datos de base los municipios que en 1970 tenían más de 10.000 habitantes y la distancia en kilómetros existente entre cada núcleo de población y los restantes. Con ellos se ha calculado el potencial de interacción entre cada par posible de municipios, siguiendo la fórmula que utilizaron Kolars, J. y Malin, H. J. (5):

$$I = \frac{P_i P_j}{d^2 ij}$$

I representa el potencial de interacción; *P_i* y *P_j*, la población de los núcleos que se relacionan, y *d ij*, la distancia entre los dos, calculada siempre en línea recta sobre el mapa.

(4) En la confección de este modelo se han seguido los pasos de KOLARS, J. y MALIN, H. J.: "Population and accessibility: an analysis of Turkish Railroads" *Geographical Review*, April 1970, págs. 229-247; CAPEL, H. y el Equipo Urbano: "Simulación de una red de transportes: el caso de los ferrocarriles españoles" *Revista de Geografía*, n.º 1, Enero-Junio, 1972, págs. 34-54. En estos trabajos se recogen las experiencias de K. Kinsky, Morrill, y Hagggett. En algunos de estos trabajos, la hipótesis de partida está basada en la existencia de una alta correlación positiva entre población y densidad de la red de comunicaciones. Se acepta que las razones para el desarrollo de una red de transportes pueden ser: 1.º las relaciones entre los grupos administrativos; 2.º Las relaciones entre los centros administrativos e industriales y entre los puertos y su hinterland, y 3.º las relaciones entre los centros urbanos y la población rural.

(5) KORALS, J. y MALIN, H. J.: *Ops. cit.*, págs. 233-238.

Pero, como se ha apuntado anteriormente que en la provincia murciana existen unas vías naturales que van a canalizar el transporte en gran manera y en ocasiones se prolongan por las provincias vecinas, se ha considerado oportuno extender estos cálculos a la parte occidental de la provincia de Alicante, pues de esta forma se podrá analizar con una mayor visión de conjunto el valor e importancia de algunas de estas rutas simuladas que son un reflejo de la realidad existente.

Con los índices de potencial de interacción obtenidos se ha construido la malla de interacción simulada, conectada sucesivamente y en orden ascendente los de menor orden con los de orden superior, basándose en el más elevado índice de interacción. Posteriormente se han unido con una sola ruta los núcleos de mayor importancia que habían resultado y se han realizado las conexiones finales de línea para de esta forma construir la verdadera red.

La influencia del relieve en la provincia de Murcia y parte occidental de la de Alicante apenas si hay que tenerla en cuenta para ese asentamiento, ya aludido, de los núcleos de población en los pasos naturales o en sus inmediaciones. Esta influencia del relieve hubiera sido importante si se considerase la provincia de Alicante en su totalidad, pues las localidades situadas al N. de la Sierra de Aitana aparecen separadas de sus centros administrativos por este gran murallón, además de que en todas estas poblaciones el índice potencial de interacción le hace depender de Valencia, salvo en el caso de Alcoy, que lo haría de Alicante, pero, al tener que salvar la Carrasqueta, lo disminuye en su valor y le vuelve hacia Valencia.

Toda la red resultante de estas interacciones, como se verá después, en un 80 ó 90 % coincide con la red real, pero además insinúa trazados de nuevas vías que no existen en la realidad y cuya construcción se podría acometer con éxito económico asegurado, como es el caso de la autopista en proyecto.

Una vez calculados los índices del potencial de interacción entre las diversas poblaciones de más de 10.000 hab., se ha elaborado el mapa n.º 2, en el cual se puede apreciar unas áreas muy bien delimitadas alrededor de los centros metropolitanos, con poblaciones superiores a los 100.000 hab., al tiempo que se destacan otras secundarias en la periferia de estos centros de atracción cuya población oscila entre 25.000 y 50.000 hab., salvo en el caso de Lorca, Caravaca y Aspe, pues el primero

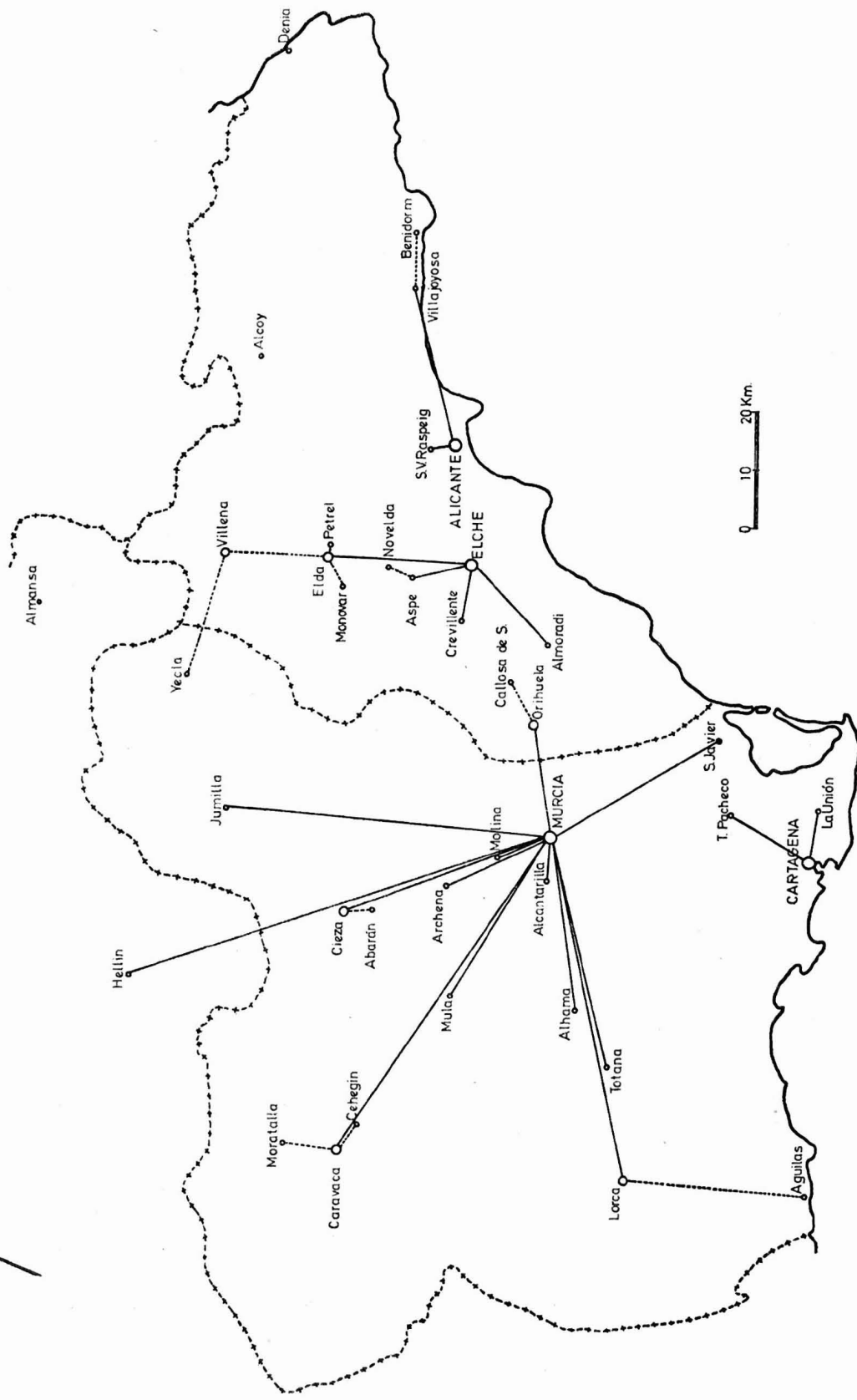


GRAFICO N.º 2.—Representación gráfica de los índices del potencial de interacción entre las diversas poblaciones de más de 10.000 habitantes.

supera estos límites y los otros no los alcanzan. Como se ve, los centros metropolitanos se identifican con Alicante, Cartagena, Elche y Murcia, destacando, sobre todo, por su poder de potencial de interacción los dos últimos, mientras que los primeros presentan unas áreas muy reducidas de potencial de interacción. Si se centra la atención en el lugar que ocupan los dos grandes centros metropolitanos de Elche y Murcia respecto a sus áreas de influencia, se observará en el gráfico n.º 1 que ambos presentan un emplazamiento similar: confluencia de dos vías naturales (Depresión Prelitoral Murciana con el Valle del Vinalopó y del Segura, respectivamente), por lo que se ve claramente cómo el ser encrucijada de caminos ha venido a potenciar y desarrollar estos dos grandes centros, en oposición a los otros de Alicante y Cartagena que, mal situados con respecto a las vías naturales terrestres y al no ser potenciadas sus dependencias portuarias, han impedido un gran desarrollo y una mayor influencia del índice de potencial de interacción sobre el hinterland de ambos puertos, por lo que su área se reduce considerablemente. En el caso de Alicante sólo influye sobre San Vicente de Raspeig, por su cercanía, e incluso ha llegado a formarse una conurbación de ambos núcleos, y sobre la parte oriental de la Costa Blanca, aunque no en su totalidad, pues más allá de Calpe todo queda bajo el potencial de interacción de Valencia. Cartagena, por su parte, sólo atrae al sector occidental del Campo que lleva su nombre, ya que el núcleo de San Javier se interacciona con Murcia.

Si se tienen en cuenta los índices de potencial de interacción entre los cuatro núcleos metropolitanos, resultaría que el área que se interacciona con Elche dependería potencialmente de Alicante a través de aquel núcleo, pues el último atrae al primero por contar con mayor número de habitantes. Sin embargo, en el caso de Cartagena, este núcleo y su área de influencia pasarían a interaccionar potencialmente con Murcia, que de esta forma agrandaría su área de influencia, al tiempo que se convertiría en un lugar todavía más centralizado de toda su zona, pues, aunque queda próxima al límite con la provincia de Alicante, al atraer núcleos de ésta, directamente se centraliza. Solamente una población de la provincia de Murcia con más de 10.000 hab., Yecla, depende potencialmente del área de influencia de Elche, no porque mantenga mayor índice de potencial de interacción que con Murcia, sino porque su mayor índice lo tiene con Villena, quien a su vez lo tiene con Elda, que atrae además a Monóvar y Petrel, dependiendo ella directamente de Elche. En esta última área se observa la importancia del potencial de interacción secundario que presentan algunos núcleos, lo que se explica por dos razones:

1.ª Se trata de pueblos bastante importantes en cuanto a población, y
2.ª las distancias existentes entre ellos son, en algunos casos, reducidas, mientras que están considerablemente alejados de Alicante.

Con los resultados del potencial de interacción se puede intentar construir un modelo de simulación que ponga de manifiesto los factores que han condicionado la constitución de la red de carreteras y del ferrocarril, pues, como veremos al estudiar éste, ambos siguen un trazado paralelo. Pero es necesario simplificar, uniendo los diferentes núcleos que interaccionan con cada uno de los centros metropolitanos, siempre y cuando las líneas que los enlazan no formen ángulos superiores a 10 ó 15°, a la vez que se debe tener en cuenta la influencia del relieve, allí donde impide una unión más o menos rectilínea, si no se preveía un desvío más corto, como sucede entre Jumilla y Murcia, cuyo enlace se ha de desviar hacia el valle del Segura para salvar el obstáculo de la Sierra de la Pila. Finalmente, las redes confluentes sobre cada centro "metropolitano" se unen teniendo en cuenta su interacción mutua y buscando el trayecto más corto entre ellas.

De esta forma, en el gráfico n.º 3 se puede observar la red simulada de carreteras resultante. En él destaca como eje principal la ruta que sigue toda la Depresión Prelitoral y que desde Elche se prolonga hacia Benidorm por la costa, enlazando los dos grandes centros "metropolitanos" de Murcia y Elche y el secundario de Alicante.

Otro eje simulado que se destaca es el que sigue desde Elda todo el Valle del Vinalopó hasta Villena, donde se desvía por los valles corredores prebéticos hacia el W, hasta alcanzar Yecla, puerta de la Meseta. Como se ve, se trata de otra ruta perpendicular a la principal que, como aquella, presenta un aspecto común al adaptarse a los pasos naturales.

Sobre Murcia y perpendicular como la anterior, aparece de forma neta la ruta simulada de la Vega Alta del Segura, que se podría prolongar hacia las altiplanicies prebéticas, con una desviación hacia oriente en busca de Jumilla, o en su proyección rectilínea hacia Hellín, con lo cual se insinúan los dos pasillos de entrada a la Meseta.

La ruta Murcia-Cartagena, a pesar de la distancia de 45 Km., se hace exclusivamente entre los dos centros metropolitanos, aunque se podría haber quebrado realizando la unión a través de Torre Pacheco, pero forzándola demasiado. De todas formas destaca en esta ruta el

que su ejecución se debe más a un factor de tipo humano que tiende a unir este sector del litoral con el centro administrativo, que a un desarrollo del área del hinterlands portuario de Cartagena capaz de crear núcleos industriales dependientes de él.

El eje que une Caravaca, Cehegín y Mula con Murcia es muy secundario, a pesar de tener a su favor el que se adapta a una vía natural como es la cuenca del río Mula, aunque si se acoplase totalmente a ésta no confluiría directamente en Murcia, sino sobre la Vega Alta del Segura, concretamente en Alguazas.

El profesor Rosselló Verger, refiriéndose a este papel de cruce de la ciudad de Murcia, dice: "¿Sería caer en exagerado determinismo achacar la localización de la ciudad (Murcia) a este cruce itinerario? Quien conoce el valor de la causalidad e interacción en Geografía, sabe bien que lo mismo da, a menudo, causa que efecto o concausa: la ciudad paralizó los caminos; los caminos dieron categoría a la ciudad de puente" (6).

Otras rutas secundarias que aparecen con un valor muy local son las que unirían Almoradí con Elche, San Javier con Murcia y Aguilas con Lorca.

Estado actual de las carreteras.—A la vista de estas vías simuladas, construídas sobre el potencial de interacción entre los núcleos de población, se puede comprobar que la gran ruta que sigue la Depresión Prelitoral, con dirección W-E, materializada en la carretera Nacional 340 desde Puerto Lumbreras a Alicante, se continúa desde aquí hacia Benidorm por la C.N. 332. Esta última une Alicante con Valencia y fue incluída en el Plan de Modernización de Carreteras *Redia*, por lo que se trata en la actualidad de la mejor carretera con que cuenta esta zona Surestino-Levantina, hasta que se construya la autopista del Mediterráneo. Sin embargo, la C.N. 340 no ha sido modernizada, pese a que presenta un tráfico semejante a la anterior, con una intensidad de tráfico diario que oscila entre los 5.000 y 15.000 vehículos (1973), existiendo tramos de ella, como los correspondientes a las proximidades de Murcia, Elche y Alicante, con intensidades superiores a los 20.000 vehículos; sin embargo en ella solamente se han realizado algunas mejoras de firme y de corrección de pasos defectuosos.

(6) ROSSELLO VERGER, V. M.^a; y CANO GARCIA, G. M.: *Evolución Urbana de Murcia*, Murcia, 1974, Edt. Excmo. Ayuntamiento de Murcia, en prensa, pp. 8.

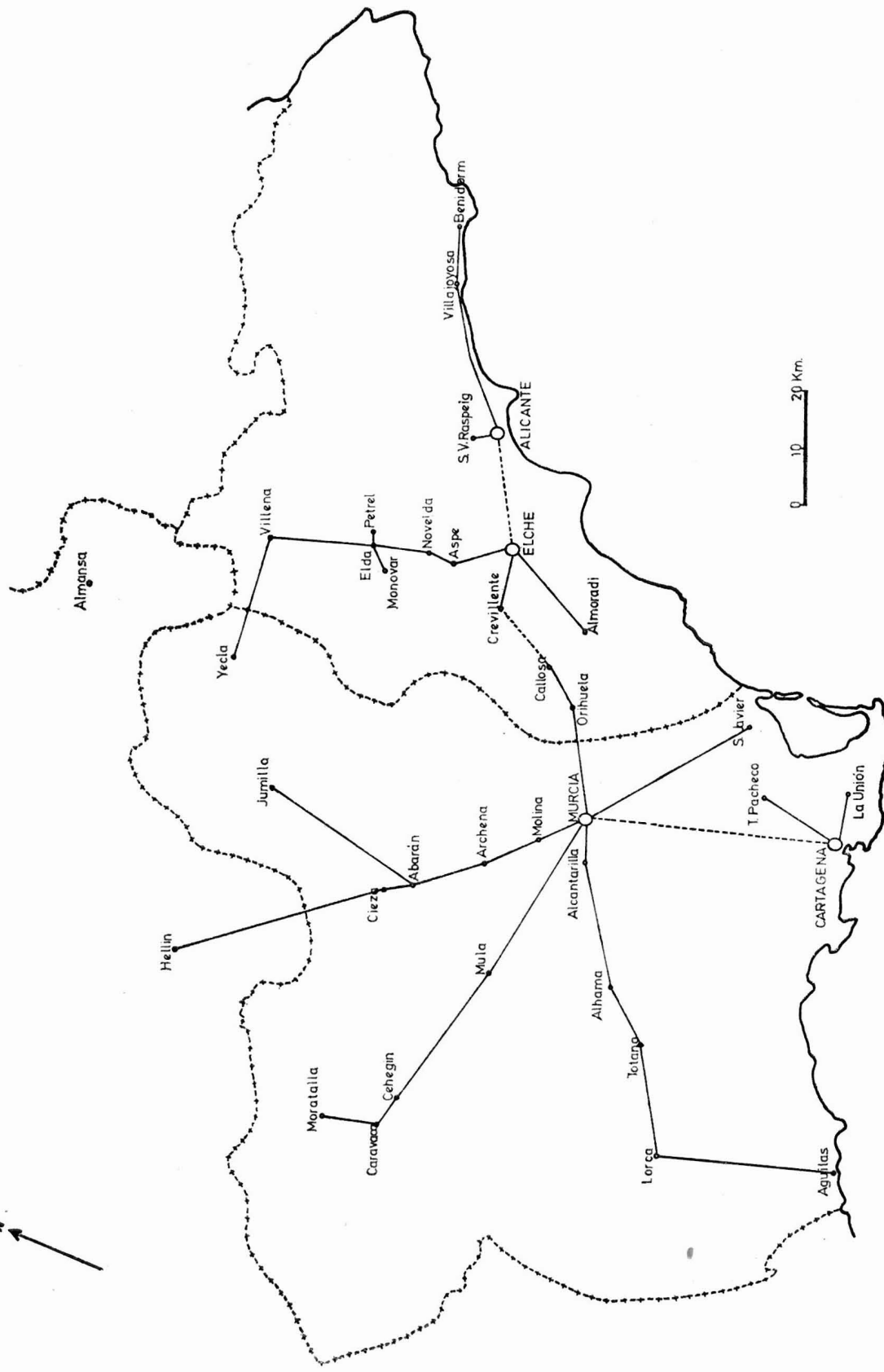


GRAFICO N.º 3.—Red simulada de carreteras resultantes de aplicar los índices de potencial de interacción.

La ruta sobre el Vinalopó se materializa entre Novelda y Villena en la C.N. 330 de Alicante a Almansa, en donde se une a la C.N. 340 de Albacete a Valencia. Los tramos Novelda-Aspe-Elche y Villena-Yecla se identifican con carreteras comarcales de gran tráfico, sobre todo la primera, cuyo trayecto Villena-Novelda también ha sido recientemente modernizado por estar incluida la C.N. 330 dentro del Plan Redia. Igualmente ha sido mejorada la comarcal Aspe-Elche. Esta vía presenta, en conjunto, intensidades de tráfico menores a las anteriores, oscilando entre los 5.000 y 10.000 vehículos diarios (1973), excepto en los accesos de Alicante y Elda en que se superan los 10.000. Hasta la construcción del ferrocarril, todas estas rutas se materializaban en gran parte con el antiguo Camino Real de Alicante y Elche a Madrid por Yecla, por su trazado más fácil y de menores pendientes que la actual carretera (7).

El trazado que sigue la Vega Alta del Segura solo se identifica en carreteras locales para tráfico poco pesado, pues la topografía y, sobre todo, la ocupación humana de las zonas llanas del valle han relegado los caminos hacia las laderas montañosas; por otra parte, como ya se señaló al principio, esta vía natural ha sido desplazada desde la Baja Edad Media fuera del valle, al Este, por donde se desarrolló el antiguo Camino de la Seda, de Murcia a Toledo, que en la actualidad se identifica con la C.N. 301 de Madrid a Cartagena. De ella se desprenden dos bifurcaciones importantes, con calzadas que hoy día están siendo mejoradas o han sido ya modernizadas: un ramal parte del Puerto de la Losilla a Jumilla y otro de la Venta de la Virgen a San Javier. En general, esta C.N. 301 tiene una intensidad de tráfico que oscila entre 5.000 y 10.000 vehículos diarios; en los accesos de Murcia y Cartagena se superan los 20.000 (1973). Sin embargo no ha sido incluida en ningún plan de modernización, sólo ha sido mejorado su firme y algunos pasos difíciles, como la construcción de una vía lenta para vehículos pesados en el Puerto de la Cadena. Los dos ramales que parten de ella cuentan aproximadamente con unos 5.000 vehículos diarios, por motivos distintos: el de Jumilla por servir de unión, por el interior, entre Valencia y Murcia, absorbiendo gran cantidad de tráfico entre ambas ciudades; en el de San Javier su importancia radica en ser el enlace entre la zona turística de la provincia y la parte Sur de la costa alicantina.

(7) MORALES GIL, A.: *El Altiplano de Jumilla-Yecla*, Murcia, 1972, Depto. de Geografía, págs. 435-445.

Finalmente, la ruta de Caravaca se materializa en la carretera comarcal 415, de poca intensidad de tráfico diario (unos 2.000 vehículos), que no ha sido variada en su trazado.

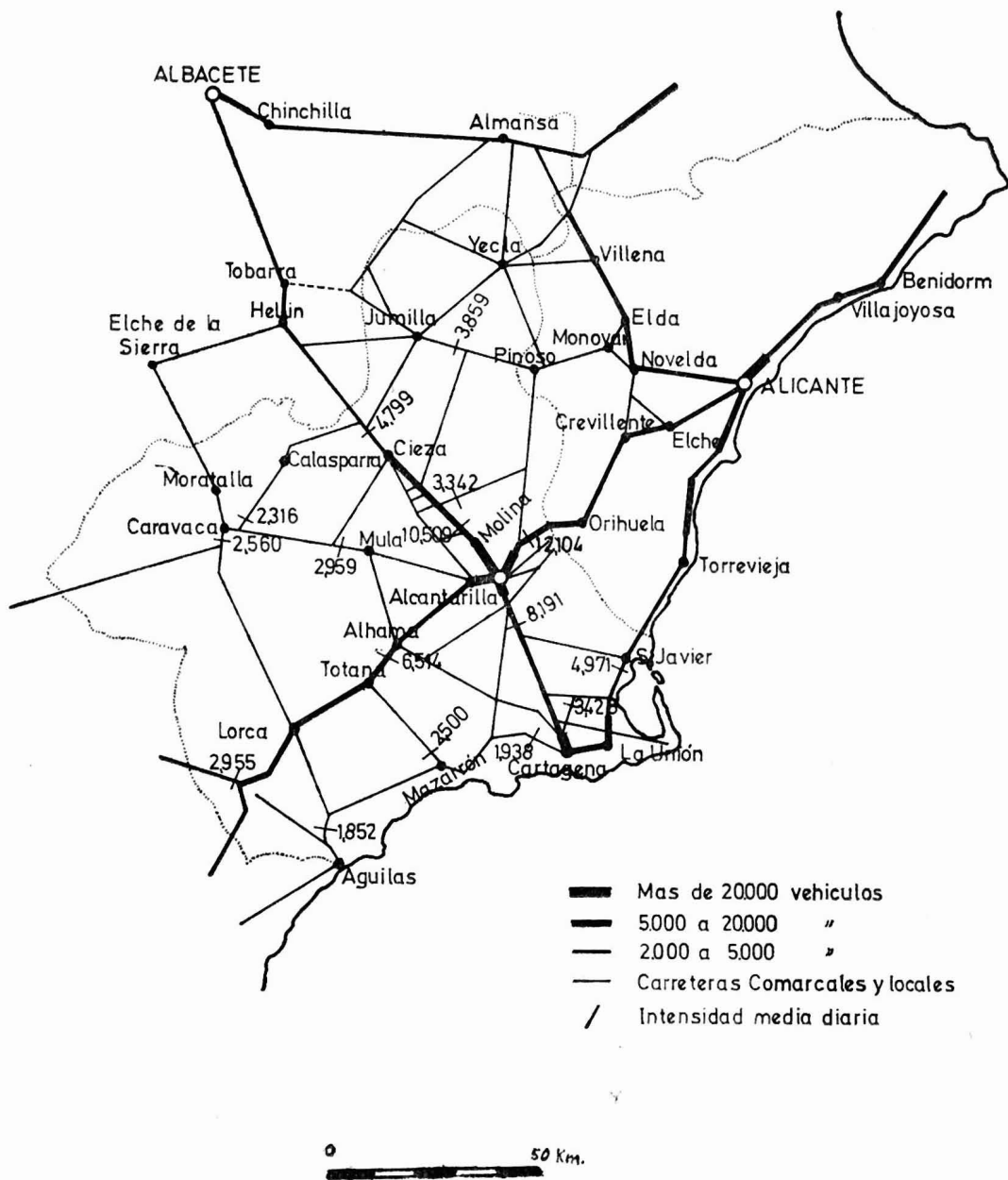


GRAFICO N.º 4.—Intensidades de tráfico de las principales carreteras de la zona en 1973.

En la red simulada de carreteras se echa en falta la existencia de la ruta de la costa, que sin embargo existe en la realidad materializada en las carreteras de Alicante a Cartagena y Cartagena-Aguilas. La primera tiene bastante importancia con intensidades de 2.000 a 10.000 vehículos en las proximidades de los grandes núcleos de población, debido a la revalorización experimentada por esta parte de la costa desde el punto de vista turístico. La importancia de la otra radicó en el auge minero de la segunda mitad del siglo XIX experimentado por las zonas de Mazarrón y Aguilas; pero habiendo desaparecido esta actividad, este camino, a pesar de unir núcleos de interés turístico, ha perdido importancia, debido a su mal trazado que le hace casi intransitable para todo tipo de vehículos, reduciéndose su intensidad de tráfico a algo más de 1.000 diarios.

En conjunto, la red de carreteras comarcales y locales está bien desarrollada en la provincia de Murcia, ya que llegan a todas las áreas urbanas y agrícolas. Las zonas de la Depresión Prelitoral y del Campo de Cartagena son las que presentan mayor densidad de carreteras locales, resultando en ambos casos una red tupida que alcanza los núcleos de población y que además pone en comunicación las áreas agrícolas para facilitar una rápida evacuación de todos sus productos agropecuarios. Sin embargo la zona septentrional de la provincia posee una red de carreteras locales menos tupidas dejando en algunos casos grandes sectores agrícolas bastante alejados de estas rutas. Este problema se agudiza más todavía hacia el NW., donde la topografía de los relieves subbéticos hace menos viable en ocasiones la penetración. En general se puede considerar que no es necesaria la construcción de nuevas vías, salvo casos excepcionales, sin embargo, hay que acometer el total acondicionamiento de las existentes.

Este tramado de carreteras comarcales y locales era, hasta hace una década, casi totalmente de firme de *macadam*, que se deterioraba fácilmente. Pero la Jefatura Provincial de Obras Públicas, por una parte, y la Diputación Provincial, por otra, realizaron la mejora del firme de toda esta red de carreteras secundarias y locales, dotándolas de firme con riego asfáltico, lo cual se ha efectuado ya en gran parte de ellas. Sin embargo, todavía presentan algunas deficiencias importantes, como pasos dificultosos, falta de señalizaciones, pero su defecto mayor es la escasa anchura: las comarcales debían tener unos 7,50 metros entre la calzada asfaltada y la explanación lateral, ancho que solo cuentan en la actualidad la de la Venta de la Virgen-San Javier y la del Puerto de la Losilla-Jumilla. El resto apenas si llega a alcanzar los 6 metros de anchura, con

explanación y todo, lo que quiere decir que el ancho del firme oscila entre los 5 y 5,50 m., con la consiguiente dificultad para el cruce de vehículos.

Perspectivas para el futuro.—Se ha dicho que la red de carreteras es suficiente para atender las necesidades del tráfico local; ahora bien, en esta estructura del transporte por carretera en la provincia murciana hay un factor negativo, que hace inútil el esfuerzo de la administración por mantener en buenas condiciones los firmes de estas rutas. Se trata de la indiscriminación existente de los vehículos que por ellas circulan, cuando sobre todo las locales presentan una pavimentación muy delgada, además de no estar dotadas de grandes obras de caja y los puentes que salvan vaguadas están calculados para soportar vehículos ligeros y sin embargo en ocasiones los transitan camiones de 10 y más Tm., que con su gran peso van paulatinamente destruyendo todas las obras de mejora realizadas en estos caminos, al tiempo que llegan incluso a destruir puentes y otras construcciones costosas. Este uso indebido de las vías locales se debe a tres motivos fundamentales: 1.º el carácter agrario de la provincia y su forma de comercializar algunos productos hace que los grandes vehículos carguen directamente en las parcelas de cultivo que están próximas a los caminos, dirigiéndose desde allí a los centros de consumo; 2.º la inexistencia de unas zonas de obligada localización industrial a orillas de las grandes rutas, que pueden soportar tonelajes elevados, mientras que, por el contrario, prevalece una gran diseminación de industrias en la Huerta del Segura y en el Campo de Cartagena, muchas de ellas utilizando como instrumento de comunicación un pequeño camino local, y 3.º el que no se utilice el ferrocarril para el transporte a gran distancia, lo cual obligaría a la creación de unos puntos de embarque a donde acudiría una flota de vehículos ligeros, que podrían circular en mejores condiciones por estos caminos locales.

Las carreteras de la red nacional que surcan la provincia se pueden considerar suficientes en cuanto a longitud e incluso en trazado, exceptuando algunos pasos dificultosos. Pero presentan algunas deficiencias en firme y en anchura, sobre todo cuando han de salvar algún desnivel de importancia, pues, al no tener una vía supletoria para vehículos pesados, llegan a producirse grandes atascos en la circulación. La que corre por la Depresión Prelitoral y el tramo de la Nacional 301 desde Murcia a Cartagena van a ser dobladas con la realización inmediata de sendas autopistas, cuyas obras serán sacadas a pública subasta por segunda vez. Sin embargo, convendría que se solicitase rápidamente el acondicionamiento, tipo Redia, de la C.N. 301 en el trayecto Murcia-Albacete, pues

además de su gran intensidad de tráfico (de 5.000 a 20.000 vehículos diarios 1973) resulta que los estudios cualitativos de estas mediciones dan alrededor de un 30 % de vehículos pesados sobre el total, porcentaje de los más elevados de tráfico pesado que se dan en las carreteras españolas (8). De ella, el tramo comprendido entre Cieza y Murcia es aquél cuyo acondicionamiento más urge, pues alrededor de él se van a realizar parte de las futuras localizaciones industriales de la Vega Alta del Segura e incluso se está convirtiendo ya en área de expansión industrial de Murcia, por lo que dentro de poco tiempo pueden producirse grandes entorpecimientos en el tráfico por insuficiencia de esta vía, con el consiguiente perjuicio para las economías que de ella dependan que se convertiría de esta forma en un factor negativo para la atracción de nuevas localizaciones industriales.

La provincia de Murcia se va a ver beneficiada por el Plan Nacional de Autopistas, pues por la Depresión Prelitoral transcurrirá la Autopista del Mediterráneo y desde Murcia partirá un ramal hacia Cartagena. Esta autopista ya ha sido proyectada y puesta a subasta en su tramo Alicante-Murcia-Almería a mediados de 1974, pero el concurso quedó desierto por falta de licitadores, lo que ocasionará el consiguiente retraso en su construcción, que en definitiva repercutirá en toda la economía provincial.

Además de la mencionada autopista existe el proyecto de construcción de la Autopista del Levante Español, que unirá esta región con Madrid, con dos terminales, una sobre Valencia y otra sobre el tramo de autopista del Mediterráneo Alicante-Murcia, pero en las proximidades de la primera ciudad. Este segundo ramal tendría como finalidad beneficiar a las dos provincias. Pero su trazado está levantando numerosas polémicas, ya que se ha llegado a concebir la idea de que la autopista del Levante debería llegar hasta las inmediaciones de Fuente La Higuera, en la provincia de Valencia, donde se produciría la bifurcación de ambos ramales terminales; de esta forma se produciría una duplicación por el interior de la autopista del Mediterráneo, pues desde Valencia a Alicante aparecería dividida en dos ramas que producirían una forma arrombada (gráfico n.º 5), al tiempo que la provincia de Murcia no se aprovecharía nada más que del ramal Fuente La Higuera-Valencia, con la absorción del tráfico Murcia-Valencia-Barcelona y viceversa, que de esta forma no transcurriría por la costa.

(8) Ministerio de Obras Públicas, *Mapa de intensidad de tráfico por carretera correspondiente a 1972*.

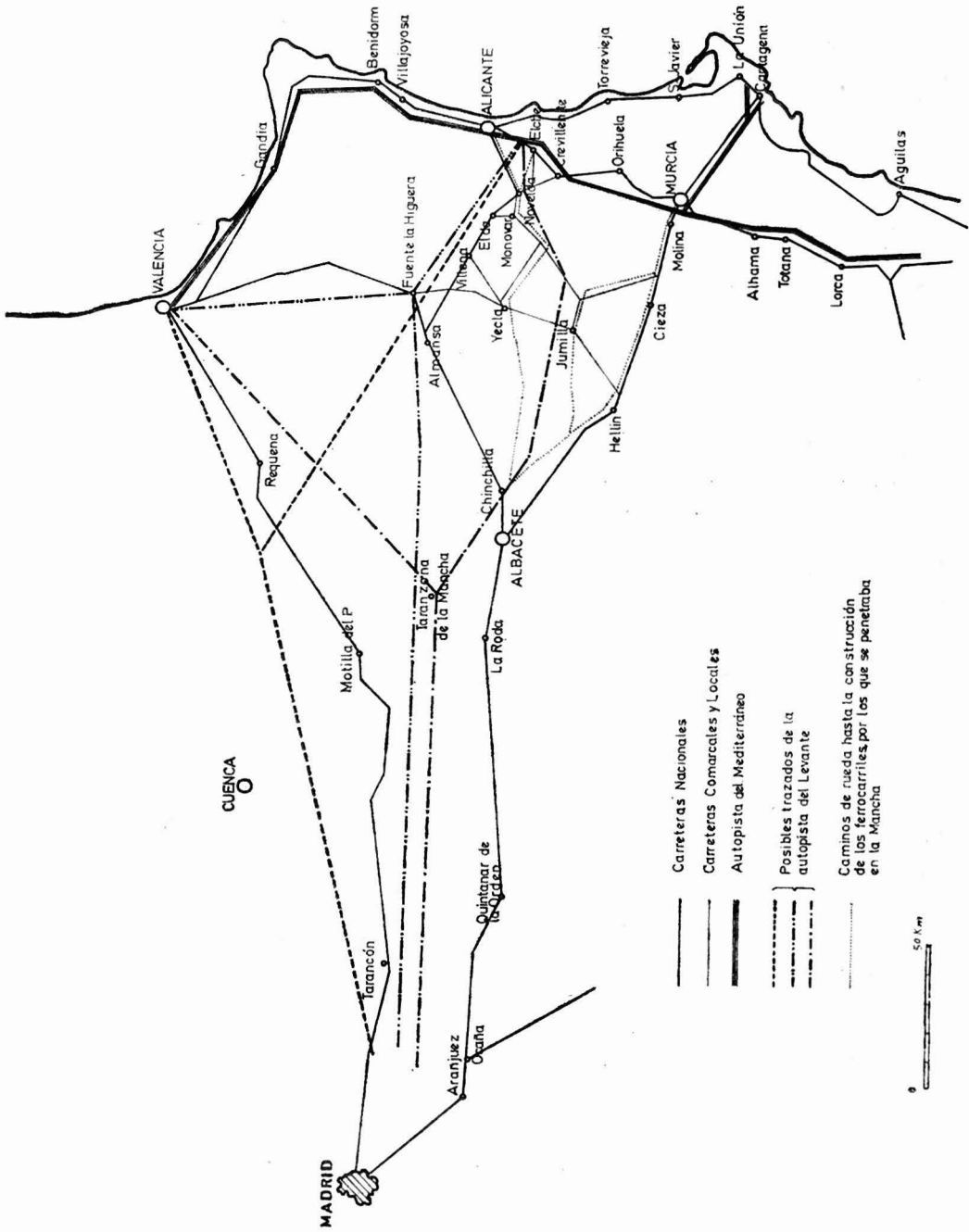


GRAFICO N.º 5.—Trazado de la Autopista del Mediterráneo y proyectos sobre la del Levante.

Otra solución que se ha apuntado ha sido la de construir la autopista con un trazado lo más rectilíneo posible entre Valencia y Madrid, con el fin de acortar las distancias entre ambas ciudades, con una bifurcación a Alicante —al E. de ella—, aproximadamente antes de abordar el Puerto de Contreras; de esta forma sólo se beneficiaría de la autopista el Valle del Vinalopó, y para el uso entre sus poblaciones, pues el trayecto Alicante-Madrid se alargaría considerablemente, mientras que por supuesto la provincia de Murcia tampoco se beneficiaría de ella.

Tal vez la solución más correcta para determinar el trazado de la autopista del Levante y de su ramal al Sureste se podría obtener recurriendo a los índices de potencial de interacción y la red simulada que se refleja en el gráfico n.º 3. Según éste, la bifurcación para Murcia y Alicante debería ocupar una posición intermedia entre las dos rutas simuladas del Valle del Vinalopó y del Valle del Segura, penetrando en la zona entre Jumilla y Yecla, que es hacia donde convergen ambas rutas simuladas. Ahora bien, este trazado intermedio presentaría la dificultad de que la topografía no es apta para la construcción de la nueva ruta. En cambio, si se tiene en cuenta otro factor, como es la atracción turística que ejerce la costa alicantina sobre Madrid, justificaría que el trazado de la autopista se trasladase hacia el Este a partir de la entrada en el Altiplano de Jumilla-Yecla, buscando la ruta simulada del Vinalopó que interacciona con Elche. Así la autopista acabaría sobre el Mediterráneo en el lugar previsto.

Otro aspecto positivo para este itinerario es que la autopista de Levante ocuparía una zona intermedia entre la Nacional III y la 301 desde Madrid hasta el N. de Albacete (Tarazona de la Mancha) donde se produciría la bifurcación: el ramal meridional pasaría al E. de esta capital manchega, muy próxima a ella, y desde aquí seguiría el trazado del antiguo Camino de la Seda (Murcia-Toledo) por Tobarra y Jumilla, para en esta última localidad desviarse hacia el Valle del Vinalopó. De este modo la autopista tendría mayor utilidad, ya que no sólo atendería a las necesidades de Valencia, sino que también beneficiaría a Albacete, Alicante y Murcia, que enlazaría su tráfico al S.E. de Jumilla a unos 20 Km. del Puerto de la Losilla, en la Nacional 301 (gráfico n.º 5).

Este último recorrido tiene a su favor los siguientes factores: 1.º Es el camino más corto entre Albacete y Alicante. 2.º Las pendientes a salvar son menos acusadas que las existentes por la parte de Alpera y Almansa. 3.º Es una ruta más expedita en invierno, pues está demostrado

que cuando se producen las grandes nevadas, el tráfico queda cortado desde el Puerto de Almansa a Alpera, haciéndose necesario el desvío por Monóvar-Pinoso-Jumilla-Hellín a la C.N. 301. 4.º El tráfico de la provincia de Murcia que utiliza la C.N. 301 para ir a Madrid sólo tendría que realizar un desplazamiento de 20 Km. de longitud en el Puerto de la Llosilla para buscar la autopista al SE de Jumilla, beneficiándose en este caso mucho más de ella que si tuviese que ir a buscar su enlace entre Alicante y Elche, a unos 70 Km. de Murcia, en cuyo caso aumentaría la distancia Murcia-Madrid en más de 80 ó 100 Km., según el trazado que se le diese a esta nueva ruta, mientras que enlazando en Jumilla se mantendría prácticamente igual a la actual. 5.º En el caso de que este trazado se efectuase y al mismo tiempo se mejorase la N. 301 entre Murcia y Cieza, esta futura zona de localización industrial contaría con una vía rápida para sus movimientos de transporte local libre de peaje, pudiendo enlazar a una distancia que oscilaría entre 40 y 20 Km. con la autopista del Levante y entre Molina y Murcia con la del Mediterráneo, con lo que todo este área se vería muy favorecida en el ámbito de los transportes por carretera y todas sus consecuencias.

El estado actual de las carreteras y el futuro de las autopistas en la provincia de Murcia es bastante desalentador, con el consiguiente perjuicio para su desarrollo económico, debido a varias causas: 1.ª Las últimas programaciones de mejoras para las carreteras nacionales por parte del Ministerio de Obras Públicas, Plan Redia y Plan de Mejoras Regionales han dejado marginada esta provincia, centro de esa discutida región surestina, mientras que en mayor o menor escala han beneficiado los intereses de las provincias vecinas: Alicante reforma, dentro del Plan Redia, la carretera de la costa hacia Valencia y la de Madrid, de la cual también se favorece Albacete a su paso por esta provincia; Almería se aprovecha del acondicionamiento de la carretera de la costa que la une con Málaga, con el consiguiente favor a sus intereses turísticos.

2.ª Aunque la provincia murciana está dentro del Plan Nacional de Autopistas, con una de construcción prioritaria como es la del Mediterráneo, su realización está siendo dificultada. Proyectada y subastada en 1974, no fue adjudicada por la escasa rentabilidad del tramo Lorca-Almería. En cambio el trayecto Alicante-Murcia es el que ofrece más aceptación para las concesionarias, pues con intensidades de tráfico que oscilan entre los 5.000 y 20.000 vehículos diarios su explotación resultaría muy atractiva. El problema está en que se había planteado la adjudicación conjunta aunque fuese con retraso en el tiempo. De esta forma se

crea un grave problema administrativo, que al parecer está en vías de solución haciendo la subasta de esta nueva ruta por tramos. Ahora bien, las consecuencias negativas ya se están sintiendo, dado que el sector Murcia-Alicante tendría que estar en construcción y su retraso perjudica la economía murciana y la de la Vega Baja del Segura. Las autoridades almerienses consideran que esta desmembración de la autopista para la subasta va a representar una grave lesión en la infraestructura hotelera de su provincia, lo cual no es del todo cierto pues el turismo, que tiende a seleccionarse en calidad actualmente, utiliza cada vez con más frecuencia el avión como medio de transporte y Almería cuenta con un espléndido aeropuerto.

3.ª El retraso en la construcción de la autopista del Mediterráneo ha causado también perjuicios en los accesos a la ciudad de Murcia, los cuales están ya proyectados, pero su realización quedó ligada a la de la autopista al ser incluidos en el mismo pliego de subasta. Por todo ello, Murcia será quien sufra los retrasos de esta construcción, pues sus vías de acceso actuales, aunque han sido ensanchadas hasta cuatro carriles, no son rápidas al quedar sin solucionar problemas de circulación, como los giros a la izquierda, y sobre todo el paso por algunas poblaciones, como es el caso de la N. 301 al cruzar Espinardo, donde sufre una estrangulación. Como esta situación no se solucione, puede desembocar en una crisis de tráfico en un futuro muy próximo.

LOS FERROCARRILES

El trazado de la red ferroviaria de Murcia presenta una disposición casi paralela a la de las principales Carreteras Nacionales. Las discordancias más notables que se observan son debidas a que los desniveles del terreno obligan al ferrocarril a dar mayores rodeos, como es el caso que presenta la línea principal de Madrid-Cartagena, que ha de desviarse notablemente entre Hellín y Cieza para poder salvar las alineaciones prebéticas, o entre Murcia y Cartagena para evitar la alineación Prelitoral Murciana (Carrascoy, Cresta del Gallo y Mirabete).

En lo que respecta a la simulación de la malla ferroviaria de la provincia, los resultados han sido sorprendentes, según se desprende del modelo de simulación elaborado por H. Capel, con las cifras de población de los municipios de más de 10.000 hab. en 1877, pues se han llegado a construir la casi totalidad de las líneas previstas, con excepción

de la de Moratalla-Caravaca-Lorca y de la Cartagena-Mazarrón. La primera fue sustituida por una línea Caravaca-Murcia, debido a que en su construcción pesó más la capitalidad que la interacción de Lorca. La segunda se llegó a proyectar e incluso se realizó la explanación y túneles necesarios, pero no llegó a convertirse en realidad (9).

Si se compara la red actual con la malla simulada obtenida con los datos de población de los municipios de más de 10.000 hab. en 1970 (gráfico n.º 3), la adaptación es más perfecta todavía ya que, salvo los enlaces Caravaca-Mula-Murcia, Cieza-Jumilla-Yecla-Villena y San Javier-Torre Pacheco, que han sido levantadas recientemente por falta de rentabilidad, el resto está en actividad y quizá se potencialice en un futuro próximo, sobre todo la línea Cartagena-Murcia-Chinchilla.

En la actualidad la red ferroviaria de la provincia se reduce a dos grandes líneas que cruzan de N. a S. y de E. a W., produciéndose su intersección sobre la Vega Media del Segura. La de Chinchilla-Murcia-Cartagena enlaza en la primera localidad con la de Alicante-Madrid, penetrando en la provincia por la Sierra del Puerto, con un trazado que se adapta al del valle del río Segura hasta llegar a Cieza, por el piedemonte de la S. del Puerto y Cabeza del Asno; al llegar a Cieza abandona dicho valle, aunque continúa paralelo a él bordeando el extremo SW de la Sierra de la Pila y siguiendo el lecho de la Rambla Salada, hasta penetrar de nuevo en el valle del Segura en las proximidades de Alguazas, siguiéndolo por la Depresión Prelitoral hasta que sale de ella en Alquerías para salvar la Cordillera Prelitoral y llegar a Cartagena.

La otra línea penetra en la provincia por Levante y continúa por toda la Depresión Prelitoral hasta alcanzar Almería. Se trata del ferrocarril Alicante-Granada, con un ramal que parte de Aguilas desde Almendricos; en el trayecto Alquerías-Murcia-Alcantarilla es común el trazado con el de Chinchilla-Cartagena, contando con una sola vía para las dos líneas.

Además de estos dos ferrocarriles de vía ancha, queda en la provincia solamente una línea de vía estrecha que une Cartagena y La Unión, convertida en la actualidad en ferrocarril de servicio interurbano por haber perdido su carácter minero.

La competencia del transporte por carretera ha ejercido una gran influencia en las bajas intensidades del tráfico ferroviario registradas en la

(9) CAPEL, H. y EQUIPO URBANO: Opus cit. págs. 34-54.

provincia. Las causas que la han motivado son de muy compleja interpretación y están dentro del contexto nacional de la explotación de los ferrocarriles españoles. En el caso de Murcia se podría explicar, también, por los siguientes hechos: 1.º Cuando a finales de la década de los cincuenta (1959) las tarifas ferroviarias se elevaron, esta provincia contaba con unas carreteras paralelas a la red de ferrocarriles en buen estado y con una densidad de tráfico baja en aquella época de estabilización de la economía nacional, por lo que el transporte por carretera se volvió muy competitivo con respecto al del ferrocarril. 2.º Las características de las producciones hortofrutícolas, que por sus propiedades perecederas necesitaban un rápido transporte entre los lugares de producción y los de consumo, supuso otro factor negativo para el ferrocarril, pues los camiones que transportaban con más presteza estas mercancías traían de retorno productos que debían llegar a la provincia normalmente por vía férrea. 3.º El descenso de la minería después de la II Guerra Mundial experimentado en Murcia, restó tonelaje a los ferrocarriles mineros; como los de Almendricos-Aguilas y La Unión-Cartagena, hasta el punto que en la actualidad este transporte se puede considerar desaparecido.

Sin embargo, de esta situación se va a salvar la línea Cartagena-Chinchilla, que desde la entrada en funcionamiento de la Refinería de Petroleos de Escombreras, por la década de los años cincuenta, va incrementando su tráfico de mercancías con el transporte de los productos procedentes de ésta con destino a Madrid, de forma que la línea, aunque todavía no se considera prioritaria en la red nacional, entra dentro de la red complementaria de RENFE.

Ambos ferrocarriles son de reducida intensidad de tráfico dentro del contexto nacional. Ello se pone de manifiesto si se tiene en cuenta que toda la primera línea y la segunda en su trayecto Alquerías-Alcantarilla son incluidas en la Red Complementaria de Renfe, ya que el tonelaje/Km. bruto remolcado por día es inferior a las 10.000 unidades y por lo tanto poco rentable. Pero se espera que su perspectiva mejore al final del nuevo Plan Renfe 1972-1975 (10). La segunda línea, excepto en el mencionado tramo, está dentro de la Red Secundaria, lo que supone un tráfico inferior a 4.000 Tm/Km. brutas remolcadas por día, y su absoluta insuficiencia económica, que ha hecho pensar ya en su desmantelamiento siguiendo los consejos de los especialistas del Banco Mundial.

(10) CAMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACION DE CARTAGENA: *La comercialización en el contexto del desarrollo económico del área de Cartagena*, pág. 548.

El mayor volumen de mercancías transportadas los proporciona, como ya se indicó, la Refinería de Escombreras, que representan un 70 % del total transportado. Los productos hortofrutícolas (naranjas, limones, etcétera), suponen aproximadamente el 25 % del tonelaje total, del cual un 5 % se realiza en contenedores desde la Estación de Blanca-Abarán, con destino al puerto de Bilbao. El tráfico ferroviario originado por el Puerto de Cartagena es mínimo, al no contar con una terminal adecuada de contenedores, por lo que se produce una estrangulación ferroviaria, partiendo sólo de él algunos contenedores vacíos (11).

El tráfico de viajeros supera netamente en proporción al de mercancías, como es normal en toda la red nacional. Las densidades máximas se alcanzan en los trayectos Murcia-Cartagena y Murcia-Alicante.

El estado de las líneas en funcionamiento es bastante deficiente, de forma que no se pueden alcanzar velocidades medias aceptables, sino del orden de los 50 Km./h. En el Plan de Modernización de RENFE (1964-1973) se preveía la renovación de la vía en el tramo comprendido entre Murcia y Cartagena con carril de 54 kgs. de peso y traviesas de hormigón, mejora que posteriormente se extendió al total del recorrido Cartagena-Chinchilla, dado el mal estado de sus tendidos que han motivado varios accidentes a convoyes procedentes de Escombreras, los más pesados que circulan por estas vías, causando grandes retrasos en las comunicaciones con Madrid, que se han de desviar por Alicante. Estas obras de modernización ya han dado comienzo en el tramo Cartagena-Alcantarilla y se encuentran en avanzado estado de realización.

La línea Alicante-Murcia-Granada se encuentra en peor situación que la primera, con puentes muy deteriorados, que obligan a los convoyes a una marcha muy lenta. Únicamente el tramo Alicante-Alquerías ha sido modernizado con carril de 54 Kgs. y traviesas de hormigón, mientras que el comprendido entre Alcantarilla y Guadix se ha pensado en desmontarlo por no tener gran rentabilidad su explotación.

De las líneas del FEVE se ha mejorado el trayecto Cartagena-Los Blancos (17 Km.), tanto las vías como el material móvil, e incluso se ha calculado la posibilidad de prolongar la línea hasta Los Nietos, en la orilla del Mar Menor, con el fin de dotar a este ferrocarril de mayor utilidad al enlazar esta zona turística y veraniega con Cartagena, ya que son estas playas las más próximas a la ciudad.

(11) CAMARA DE COMERCIO...: Opus cit., pág. 548.

En resumen, la red ferroviaria existente en la actualidad en la provincia murciana se puede considerar suficiente en cuanto a las líneas en funcionamiento, pero exige una potencialización, sobre todo en el transporte de mercancías; para ello sería necesario repartir a lo largo de ellas unas cuantas estaciones de clasificación, con buenas instalaciones para carga y descarga, que a su vez fueran cabezas de redes locales de carreteras por donde distribuir los productos a ellas llegados o concentrar los que vayan a expedir, como es la estación de Blanca-Abarán para la salida de productos hortofrutícolas a base de contenedores.

Por otro lado sería necesario disponer de buenas instalaciones de RENFE en los muelles comerciales de Cartagena, que actualmente son deficientes y de escaso movimiento. El mejoramiento de esta terminal portuaria del ferrocarril debería ir pareja a una mejora de las instalaciones del puerto de Cartagena, para que pudiesen atracar en él los grandes buques porta-contenedores, que semanalmente pasan recogiendo mercancías para los puertos del NW. de Europa y que en la actualidad no pueden arribar a este puerto por falta de calado. De esta forma se ahorraría el largo recorrido que han de hacer los contenedores que utilizan el ferrocarril, entre Blanca y el puerto de Bilbao, donde estos barcos los recogen.

Además, la modernización de las vías férreas repercutirá también en un mejor servicio de viajeros del que en la actualidad está falto debida a su escasa velocidad, pues se viene tardando en los recorridos provinciales el mismo tiempo o más que hace 20 ó 25 años, mientras que en los países desarrollados el ferrocarril constituye hoy día el medio de comunicación terrestre más rápido y por ello, en distancias medias e incluso interurbanas, no sufre la competencia de ningún otro medio de locomoción. En nuestra provincia, desgraciadamente, a causa de su lentitud y mal servicio le ha sido ganada la batalla por el autobús, que une la capital con todas las localidades por donde pasan las líneas férreas existentes.

Con esta situación de la red ferroviaria, las posibilidades de desarrollo económico provinciales se verán mermadas, pues los transportes de productos se encarecen al tener que realizar grandes desplazamientos por carretera o dar muchos rodeos hasta llegar a sus puntos de destino, como el citado caso de los contenedores con productos hortofrutícolas.

La crisis energética ha marcado una vuelta al uso del ferrocarril en toda España, produciéndose un aumento en el tráfico del 12,3 % en 1973,

ya que para transportar una tonelada a 100 Km. de distancia se necesitan en carretera 4,75 litros de gasoil, mientras que en ferrocarril diessel sólo 2,61 litros, es decir, algo más de la mitad de lo que cuenta en carretera (12), por lo que con el transporte a base de camiones como se efectúa actualmente nuestra economía tendrá que soportar costes de desplazamiento de casi el doble de lo que se paga en otras regiones.

Por otro lado podría revalorizarse el ferrocarril convirtiéndolo en suburbano en los tramos que unen localidades próximas con la capital, dotándolo de un servicio eficiente y rápido que atendiese a las conurbaciones que se están produciendo. Así por ejemplo, el resto de la línea Murcia-Caravaca que no ha sido desmantelada (Alguazas-Molina-Murcia), se podría utilizar como tal, pues las estaciones han quedado en zonas céntricas, como en el caso de Molina y Murcia, y aunque la distancia es corta, en un futuro próximo, cuando la C.N. 301 registre mayor intensidad de tráfico en los accesos a Murcia, sería el medio de locomoción más rápido entre los centros de dichas poblaciones.

LOS TRANSPORTES MARITIMOS

Actualmente existen en todo el litoral murciano tres instalaciones portuarias y el proyecto de otras con fines pesqueros que corresponden a Aguilas, Cartagena, San Pedro del Pinatar y Mazarrón, respectivamente.

El puerto de Aguilas tuvo bastante importancia cuando era utilizado para la carga de minerales en su dársena del Hornillo, instalaciones que en la actualidad se hallan paralizadas al haber desaparecido las explotaciones mineras de las Sierras de Filabres y Almagrera, que por el ferrocarril de Almendricos-Aguilas hacían llegar hasta este embarcadero los minerales obtenidos en ellas. Su máximo auge lo alcanzó entre las dos Guerras Mundiales, llegando en 1928 a expedir alrededor de 798.000 toneladas de mineral de hierro. Pero poco a poco fue perdiendo vitalidad hasta llegar a 1968 en que por última vez se embarcó este producto, en una cantidad aproximada a las 80.000 Tm., es decir casi el 10% del movimiento de 40 años antes (13).

Este puerto se localiza en la bahía de Aguilas, al pie del Castillo, desde donde un espigón dispuesto en dirección W-E lo defiende de los

(12) SANZ, F. F.: "El transporte también acusa la crisis de la energía" *Informaciones*, 16-XL-1974. Madrid.

(13) REVERTE, I.: *La Provincia de Murcia*, 1974, págs. 272-273.

vientos de Levante. Su muelle de atraque tiene un calado que oscila entre los 6 y 9 metros, con una longitud de 340 m. Era utilizado antes con frecuencia por la navegación de cabotaje, que cargaba algunos productos de las comarcas próximas a él. Pero hoy día su movimiento anual de mercancías no llega a superar nunca las 50.000 Tm., por lo que se puede considerar más bien como un puerto de refugio de barcos pesqueros.

El puerto de San Pedro del Pinatar tiene su origen en un embarcadero de la sal procedente de las salinas del extremo Nororiental de La Manga, que fue dotado de unos espigones para protegerlo de los temporales de Levante y Poniente. Además de este papel de embarcadero de sal desempeña el de refugio de la pequeña flota pesquera pinaterense y recientemente se ha instalado en él una compañía dedicada al desguace de buques.

El doble puerto de Cartagena es, por tanto, el único importante del litoral murciano. A pesar de ocupar en la actualidad un primer puesto entre los españoles en cuanto a tráfico de mercancías (14), con 16.515.504 toneladas por año, no se puede caer en triunfalismos y afirmar por esto que es el puerto más desarrollado de España, pues, como es sabido, este puesto primordial se debe a la Refinería de Escombreras, cuyo movimiento de crudos y productos refinados significa casi el 91 % del total de mercancías movidos en 1973, según datos recogidos en la "Memoria Anual del Puerto del 1973". Ello quiere decir que solamente 1.400.000 Tm. corresponde a productos no petrolíferos, lo que indica que el resto de las instalaciones postuarias cartageneras deja mucho que desear y tal vez su anquilosamiento se explique por la falta de desarrollo económico habido en su hinterland. En la actualidad esta situación supone un obstáculo a vencer si se quiere desarrollar económicamente la provincia murciana y en especial la comarca del Campo de Cartagena. En ese caso sería preciso dotarle de unas instalaciones adecuadas a las exigencias del tráfico marítimo de hoy día y del futuro, pues de lo contrario el despliegue agrícola de la zona proyectado con la llegada de las aguas del Trasvase Tajo-Segura y sus posibles instalaciones industriales se vería obstruido en sus aspiraciones al faltar este medio de transporte relativamente rápido y, sobre todo, más barato que cualquier otro.

No hay que olvidar lo que dice Le Lannou a este respecto: "Las necesidades creadas por el barco tienden a prevalecer sobre las terrestres

(14) Según la Memoria de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas de 1973, Cartagena a pasado a ocupar el 2.º puesto después de Bilbao con 20 millones de Toneladas, aunque sigue ostentando el 1.º lugar como puerto petrolífero.

en la organización de los enlaces transoceánicos y la importancia de la mercancía es anulada en cierto modo por el barco, que exige espacio y profundidad; de ahí la necesidad de ordenar las zonas portuarias de cara al futuro en función de los tonelajes y de las dimensiones de los grandes cargueros" (15). Sobre estas ideas se van a cimentar los comentarios sobre el puerto cartagenero que a continuación se exponen.

El puerto de Cartagena se encuentra situado en los 0° 59' de longitud W. y los 37° 35' de latitud N, en el Mediterráneo Occidental. Se trata de un doble puerto que se beneficia de las bahías profundas y bien abrigadas de la zona terminal Nororiental de la cadena Bética interior, en la que una falla longitudinal ha recortado el litoral y donde unas fallas transversales a la primera han contribuido a la formación de bahías resguardadas, al contacto de éstas con el Campo de Cartagena (16). Los vientos reinantes son los del SW y los dominantes los del NE, siendo las olas máximas de 5,2 m. y la carrera de la marea de 0,70 m.

La dársena de Cartagena tiene una longitud de muelles de 3.464 m., más de 870 m. de particulares. El calado oscila entre los 6 y 9 metros, excepto en el muelle Curra que se alcanzan los 11 m. El ancho de la bocana de entrada es de 250 m. entre la punta Curra y Costa W, con una profundidad de 10,70 m., pudiendo alcanzar en el centro de la dársena hasta los 12 metros. Una vez que se remonta el dique Navidad, el calado es de 16 a 19 m. y desde ese punto la profundidad aumenta rápidamente, quedando toda la zona del antepuerto entre las isobatas de 20 y 60 metros.

Esta dársena es la comercial y en ella sólo pueden recalar barcos con un tonelaje inferior a las 20.000 ó 25.000 T.P.M. De esta forma, el puerto queda al margen del gran tráfico que pasa por esta parte del Mediterráneo y si alguna vez se ha de atracar en los muelles cartageneros se hace después de haberse desprendido de gran parte de su carga, por lo que las mercancías que normalmente salen y entran por aquí en barcos de 25.000 T.P.M. aumentan el coste de su transporte al alargar los recorridos. Este problema se agravará en un futuro próximo al ser los nuevos barcos de dimensiones superiores a las que pueden entrar en la dársena, viéndose cada día más alejado este puerto de las grandes rutas del tráfico marítimo internacional.

(15) LE LANNOU, M.: "Les ports de la révolution des transports par mer". *Revue de Géographie de Lyon*, 1959, n.º 1, págs. 1-16.

(16) LOPEZ BERMUDEZ, F.: "El litoral del Oeste de Cartagena" *Papeles del Departamento de Geografía*, 1, Murcia, 1968-69, págs. 143-144.

Como se expone en la "Memoria de la Cámara de Comercio de Cartagena" (1973), la realidad es que la necesidad de un mayor calado es evidente, sobre todo contando con las nuevas necesidades que puedan surgir a consecuencia de los aumentos de tráfico que generen el Tránsito y los planes de ampliación de las industrias existentes. En dicha Memoria se apunta como solución a corto plazo la de cambiar a la Marina de Guerra el Muelle de Curra, (el de máximo calado —entre 11-12 metros—), por otros muelles de servicio comercial. Pero tampoco esto solucionaría el problema, porque junto a las necesidades de un mayor calado hay que tener en cuenta que los grandes buques que tienden a predominar poseen una eslora muy desarrollada y su maniobrabilidad en la bocana de entrada, y aún en la dársena, serían muy dificultosas, si no imposibles. La solución no está, por lo tanto, en el muelle Curra, sino en Escombreras, como después se verá.

Por el muelle de Alfonso XII, de 922 m. y un calado que oscila entre los 7,60 y 9,60 m., se movilizan mercancías en general y tiene una estación de contenedores. En los muelles de la zona de Santa Lucía, con unos 505 m. disponibles y calado comprendido entre 5,68 y 9,60 m., se manipulan sobre todo los grandes sólidos, lo mismo que el muelle de San Pedro, con 342 m. de longitud y 9,60 m. de calado. Todos ellos están servidos por un ramal del ferrocarril Cartagena-Chinchilla, de escaso movimiento. Además, todas estas dependencias portuarias se conectan entre sí por buenas carreteras, que a su vez se comunican con la C. Nacional 301 y con la de Cartagena-Alicante que pasa por las inmediaciones.

Según la "Memoria Anual del Puerto" (1973), los medios mecánicos de tierra, para carga y descarga con que cuentan estas instalaciones portuarias son: 31 grúas de pórtico que utilizan energía eléctrica y cuya fuerza oscila alrededor de las 6 Tm.; una que puede mover hasta 20 Tm., construida en 1926 y por lo tanto la más antigua, y tres grúas móviles de gasoil con una potencia de 3 a 6 Tm. Además se dispone de carretillas de transporte y elevadoras, palas cargadoras, cintas transportadoras, etcétera. Todo este material se puede considerar más que suficiente para el movimiento anual de la dársena, que en 1973 fue de 1.400.000 Tm.; pero si se observa detenidamente se aprecia una falta notable y muy importante, como es la existencia de una o dos grúas con poder de levantamiento superior a las 22 Tm., que es el peso de los contenedores llenos. Esta carencia crea un grave problema sobre todo a los nuevos servicios como el de Macpak, con escalas semanales de dos buques porta-contene-

PLANO ESQUEMÁTICO
DEL
PUERTO DE CARTAGENA

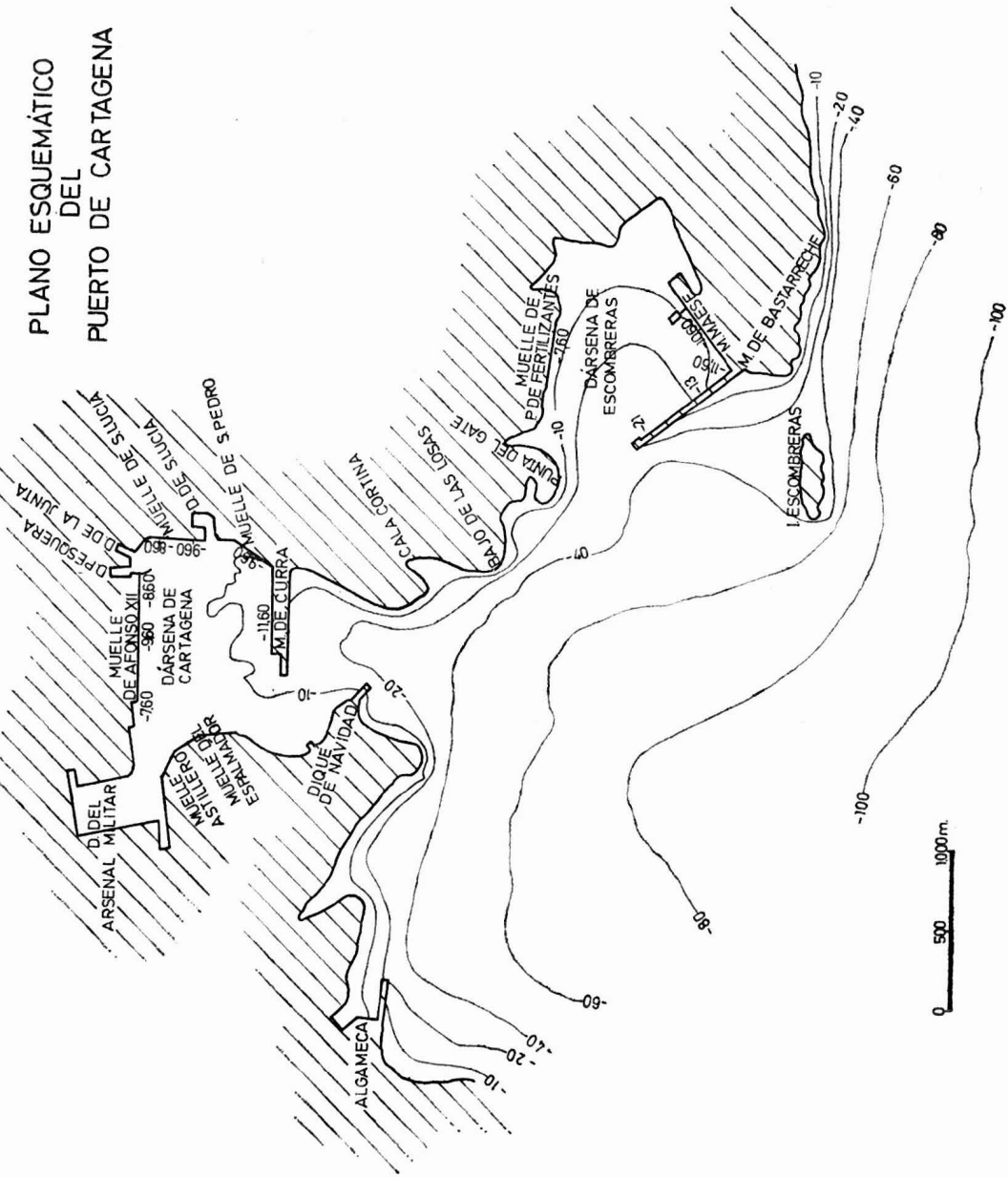


GRAFICO N.º 6

dores de cien unidades cada uno con destino a Inglaterra, pues la campaña se ha visto obligada a reducir las cargas de los contenedores para que se ajusten a la potencia de la única grúa existente capaz de mover estos recipientes llenos. Así, se empezó a cargarlos con un peso de 20 Tm. y la consiguiente pérdida de dos Tm. en cada uno, que en la actualidad se ha elevado a 5 Tm. porque dicha grúa no levanta ya más de 17 Tm.

Como se ve, esos transportes marítimos efectuados a través del puerto de Cartagena soportan costos más elevados de lo normal por dos causas: 1.ª, falta de calado y anchura en la bocana para que puedan maniobrar los grandes porta-contenedores con capacidad para más de 1.000 unidades y de un desplazamiento superior a las 30.000 Tm., y, 2.ª, los contenedores que se expiden no pueden ir llenos en su totalidad por la falta de medios de carga y descarga suficientes. Por ello se explica que muchos de estos contenedores que se descargan en Cartagena no vuelvan a este puerto, sino que una vez llenos sean enviados a Bilbao para su carga en estos buques especiales.

El movimiento de contenedores en la dársena de Cartagena fue de 7.412 en 1973, de los cuales 3.983 cargados con 71.983 Tm. en total y el resto descargados. Este movimiento, aunque escaso todavía, si se compara con el de otros puertos españoles como los de Barcelona y Bilbao, se vería totalmente paralizado si la vieja grúa de casi 50 años, sufriese cualquier avería que la tuviese sin trabajar durante una temporada.

La dársena de Escombreras tenía, en octubre de 1971, un calado máximo de 13,6 m., que se consideraba suficiente para el movimiento de buques registrado en las dos décadas que llevaba funcionando. Pero a consecuencia del cierre del Canal de Suez en 1967, el transporte de crudos ha sufrido una gran revolución para reducir los costes del largo recorrido que habían de hacer los petroleros alrededor de Africa, acometiéndose la construcción de grandes buques. Así en muy pocos años, empezaron a proliferar barcos de este tipo con capacidad para 100.000 a 250.000 Tm., que recientemente se ha elevado por encima de las 500.000 Tm. Entonces se planteó el problema de que esta dársena era insuficiente en su calado para que estos gigantes del transporte pudiesen recalar en ella. Los dirigentes de REPESA pensaron en la posibilidad de construir un pantalán para el atraque de estos buques en el antepuerto, donde las isobatas descienden hasta 60 metros y proceder al dragado de la dársena en las proximidades al muelle Bastarreche y construir el pantalán allí, separaado sólo unos 30 metros del muelle, de manera que se pudieran

utilizar todas las instalaciones de éste sin necesidad de hacer otras nuevas. De esta forma se dragó hasta conseguir una profundidad de 21 m., que permite el atraque de barcos de hasta 250.000 Tm. Pero cuando uno de estos mastodontes está realizando la descarga, ningún otro buque puede aproximarse a la dársena, pues con su gran eslora ocupa gran parte del muelle Bastarreche, lo cual supone un serio inconveniente para las pretensiones de expansión de la refinería hasta alcanzar un volumen de refino de 12 ó 13 millones de Tm. anuales.

El muelle principal de esta dársena es el de Bastarreche, con una longitud de 817 m. y un calado que oscila entre 11,60 y 21 m.; esta máxima profundidad se alcanza a lo largo de 430 m. Además existen 1.180 m. de muelles que con sus 10,60 a 3,60 metros de calado permiten el atraque de pequeños barcos, sobre todo de aquellos dedicados a la distribución de productos refinados por los puertos del litoral mediterráneo español. Por su parte, la Planta de Fertilizantes cuenta con un muelle en sus proximidades de 272 m. y un calado de 7,60 m. para su servicio.

Esta dársena está dotada del utillaje más moderno para carga y descarga de los productos petrolíferos. Teóricamente la velocidad de descarga es de unas 7.000 Tm./hora, pero a falta de una estación intermedia de bombeo el producto ha de ser bombeado con la potencia del barco y, como a veces los tanques están llenos, se produce una contrapresión que reduce la velocidad teórica de descarga a la mitad; ello supone un tiempo de casi tres días para descargar un buque-tanque de 200.000 Tm.

Por otra parte, la dársena está dotada de accesos por carretera para su servicio y las relaciones con la Refinería, que están unidos con la carretera de La Unión-Cartagena. En la actualidad se están terminando unas obras que, proyectadas desde hace bastante tiempo, estaban paralizadas; se trata del enlace de la dársena de Escombreras con el muelle del Curra, en la de Cartagena, por medio de una carretera que pasa por Cala Cortina, con lo que la distancia de 12 Km. existente en la actualidad se reduciría a algo menos de 5 Km., al mismo tiempo que al comunicar toda la zona costera comprendida entre ambas dársenas, la potenciará con posibilidad de futuras instalaciones portuarias, dado que a menos de un centenar de metros de la costa actual se alcanza la isobata de 20 metros, en la parte denominada antepuerto de las dársenas.

La dársena de Escombreras nada más que tiene acceso ferroviario en la parte que ocupa la Planta de Fertilizantes, pero en caso de su poten-

cialización en tráfico, y si las necesidades de éste exigiesen una ampliación, sería fácil llevarlo a cabo. El problema se plantea en el trayecto Refinería-Cartagena, que en la actualidad padece una saturación, ya que por él se tienen que ordenar todos los convoyes que desde ésta conducen los productos refinados por ferrocarril al centro peninsular, por lo que sería necesario duplicar su trazado.

En conjunto, este doble puerto cartagenero ocupa, por su tráfico, uno de los primeros puestos del Mediterráneo Occidental, solo superado por los grandes puertos de Marsella, Génova, Augusta, Nápoles y Tarento, o los puertos petrolíferos de Arzew y Bejaía. Su evolución ha sido muy rápida, sobre todo en la década de los años sesenta. Verlaque lo considera en la categoría de los grandes puertos del Mediterráneo, mientras que a los de Barcelona, Valencia, Málaga y Algeciras los encuadra en la categoría de los puertos importantes y a sus vecinos de Alicante y Almería en la de puertos secundarios (17). Para estas apreciaciones, Verlaque no se ha basado solamente en sus movimientos de mercancías, sino que ha tenido presente las características portuarias y en este caso, a pesar de de las deficiencias expresadas, Cartagena ofrece las posibilidades naturales para convertirse en uno de los grandes puertos del Mediterráneo, siempre que se le de una mayor proyección, sobre todo buscándole una gran influencia en su hinterland.

Evolución del tráfico en el puerto de Cartagena :

1955	4.700.000 Tm.
1960	8.500.000 "
1963	12.000.000 "
1964	11.000.000 "
1965	10.354.483 "
1966	11.250.000 "
1967	11.435.245 "
1968	12.100.000 "
1969	12.705.000 "
1970	15.838.000 "
1971	15.825.000 "
1972	16.912.284 "
1973	16.821.260 "

(17) VERLAQUE, Ch.: *L'industrialisations des ports de la Méditerranée occidentale*, Montpellier, 1974, pág. 573.

Como se ve, el tráfico de este puerto ha ido en aumento con un crecimiento bastante rápido en algunos años. A pesar de ello, en otros se registra algún retroceso o estabilización de su movimiento. Los datos de 1973 se pueden desglosar de la siguiente forma: las mercancías entradas han supuesto 9.761.651 Tm. para los muelles del Servicio y 212.672 para los muelles particulares, con un total de 9.974.323 Tm., en tanto que las mercancías salidas sumaban 6.423.889 Tm. por muelles del Servicio y 117.228 Tm. por muelles de particulares, o sea un total de 6.541.117 Tm., más 277.338 Tm. cargadas para avituallamiento, 27.112 de tráfico local y 1.306 de pesca desembarcada. Si se comparan estas cifras con las de 1972, se apreciaría una disminución de sólo el 0,54%, debida al retroceso del tráfico de productos petrolíferos a finales de 1973.

En la actualidad no hay preparado ningún plan para mejorar el futuro de este puerto. Sin embargo, existen algunos proyectos, más o menos officiosos, que solamente están "in mente" de sus responsables. Por parte de la Junta de Obras del Puerto se ha pensado en realizar un dragado de la dársena de Cartagena para alcanzar unos 35 a 40 pies de calado (de 12 a 14 m.), pero este proyecto se considera inviable hoy día pues el fondo de esta dársena al parecer, tiene grandes zonas de rocas y dragarlo resultaría demasiado costoso, además de que, aún en el caso de realizarse, resultaría que los barcos de 30.000 ó 40.000 Tm. de desplazamiento no podrían penetrar en la dársena por la imposibilidad de maniobra en su interior.

También se tendrán que hacer proyectos para la dársena de Escombreras, ya que el futuro del puerto cartagenero va a depender de ella. Los dirigentes de REPESA han pensado en la construcción de un nuevo pantalán, éste fuera del actual puerto, que permita la descarga de los superpetroleros que hoy no pueden atracar en él (de 250.000 a 500.000 toneladas), o en la instalación de una monoboya flotante para el amarraje y descarga de estos buques en la zona del antepuerto. Pero parece ser que la solución más aceptable y por la que se inclinarían sus responsables es la construcción de un gran puerto exterior que tuviera su pieza fundamental en el nuevo dique-muelle que desde la Punta de los Aguilones se dirigiría hacia el Bajo de Escombreras, uniendo la isla de este nombre, con unos 1.000 ó 1.200 m. de longitud y un calado que podría ir desde los 20 m. en las proximidades de la Punta de los Aguilones hasta unos 50 m. frente al extremo final de dicho muelle. Con ello quedaría resuelto el problema de atraque de los grandes petroleros, siendo además muchas las ventajas que presentaría este superpuerto, algunas de las cuales han

sido expuestas por la Cámara de Comercio de Cartagena (18), entre las que destacan: mayor proximidad a la ruta del petróleo de Oriente Medio; máximas condiciones de seguridad de este puerto para el fondeo de buques con calados cercanos a la costa de hasta 80 m.; el montante de inversiones exigidas para transformarlo en el primer puerto petrolero del Mediterráneo, con capacidad de movimiento de hasta 20 millones de Tm. por año, es muy bajo en una primera fase.

Sin embargo, este proyecto todavía no ha tenido la acogida que se merece y está, por tanto, muy lejos de hacerse realidad, pues las inversiones previstas en el III Plan de Desarrollo son de 23,5 millones para obras en ejecución y 31,5 para obras nuevas, cifras que representan el 0,36 % de la inversión total previstas para los puertos españoles.

Pero tal vez el problema que con mayor urgencia se ha de resolver es el de buscar una solución para el transporte con contenedores e incluso la posibilidad de atraque para los grandes barcos con grandes sólidos de alrededor de 100.000 Tm. que en la actualidad se están botando. Para eso será necesario contar con un muelle de 15 a 20 m. de calado. Este, que como se ha visto es imposible en la dársena de Cartagena, sería realizable en la de Escombreras, a la orilla contraria a la que en la actualidad se apoyan las instalaciones portuarias. Allí, entre la Planta de Fertilizantes y la Punta del Gate, se podría construir un muelle de unos 500 metros, con un calado que oscilaría entre 14 y 20 m. y cuyo coste sería reducido, pues solo habría que realizar una explanación de la costa y un dragado en su sector oriental. Este sería el lugar ideal para la futura estación de contenedores, que además no tendría dificultad de accesos ya que, por un lado, el ferrocarril que llega a la Planta de Fertilizantes sólo habría que alargarlo un par de centenares de metros y, por otro, la carretera de Cala Cortina lo comunicaría con las vías de salida hacia su hinterland. De esta forma el puerto se vería libre de esa amenaza de estancamiento que se la presenta para el futuro, al tiempo que supondría unas mayores posibilidades para las exportaciones de todo su área de influencia. Además, todas estas instalaciones, en fases posteriores de ampliación de ese gran puerto cartagenero, tendrían probabilidades de expansión por el lugar comprendido entre la Punta del Gate y el Bajo de las Losas, donde se podría alargar el muelle hasta 600 ó 700 metros, contando con un calado medio de 20 m.

(18) CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACION DE CARTAGENA: *La comercialización en el contexto de desarrollo económico del área de Cartagena*. Cartagena, 1973, pág. 625.

Si todos estos proyectos no pudiesen realizarse, por lo menos habría que aspirar a que la cincuentenaria grúa de contenedores fuese jubilada y sustituida por una par de modernas y potentes grúas que pudiesen levantar esos recipientes de 22 Tm. de peso bruto, que de esta forma no se tendrían que seguir expidiendo faltos de peso o verse obligados a hacer ese largo recorrido por tierra hasta el superpuerto de Bilbao.

El problema del puerto cartagenero tal vez sería un error analizarlo exclusivamente en un contexto provincial o regional. Por el contrario, habría que examinarlo en relación al futuro de la economía nacional. El comercio español tiene que buscar mercados en países distintos de los centroeuropeos y noroccidentales. Los países de la cuenca del Mediterráneo, en especial los árabes, pueden convertirse en grandes compradores de España. Además, cuando de nuevo quede expedita la ruta del Canal de Suez, por el Mediterráneo se podría canalizar probablemente gran parte de la corriente comercial de los países subdesarrollados hacia nuestra patria, y para ello sería conveniente contar con cuatro o cinco puertos bien dotados, que podrían ser los de Barcelona, Valencia, Cartagena y Algeciras, con los que poder atender estas necesidades, sin tener que pasar las mercancías por los puertos del Cantábrico que son los que en la actualidad se están potenciando, además del de Barcelona. De estos puertos mediterráneos para el futuro, los dos primeros estarían justificados por el desarrollo económico de las regiones en las que se localizan, mientras que los de Cartagena y Algeciras se acreditarían por sus buenas condiciones naturales y posición geográfica, así como por su emplazamiento en regiones que se encuentran en vías de desarrollo económico, de las que estos puertos sería sus grandes plataformas de despegue.

LOS TRANSPORTES AEREOS

Las aspiraciones de la provincia de Murcia por contar con un aeropuerto propio datan de 1935, en que las Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de Murcia y Cartagena realizaron sus primeros esfuerzos por conseguir esta innovación para el transporte.

Durante la década de los sesenta se llegó a comprar terrenos cerca de la actual Escuela de Paracaidismo de Alcantarilla, con el fin de construir el aeropuerto La Cierva-Codorniu, que no pudo realizarse porque la Subsecretaría de Aviación Civil prefirió utilizar las pistas del aredromo militar de San Javier para el tráfico civil, en vez de tener que construir un

nuevo aeropuerto. Al parecer, en esta decisión influyeron también otros intereses, aparte de los de las Cámaras de Comercio aludidas, como pudieron ser los derivados de todo el complejo turístico que se está montando en torno al Mar Menor.

Pero este aeropuerto presenta el grave inconveniente que es su descentralización con respecto a la provincia, ya que se localiza a unos 36 Km. de Cartagena y a 51 de Murcia. Por otra parte, al tratarse de una Escuela Militar de formación de pilotos, sus pistas se ven en el centro del día ocupadas por la práctica de su personal, y solamente unas cuantas horas al día puede permanecer abierto al tráfico civil. Por ello, en este aeropuerto siempre pesará más el aspecto militar que el civil y nunca podrá aspirar a un gran movimiento de aeronaves civiles.

El aeropuerto de San Javier está clasificado administrativamente dentro de la categoría segunda; puede despachar tráfico internacional, es de utilización en toda época del año y por la longitud de su pista (2.300 m.) la O.A.C.I. lo incluye dentro de la categoría A, siendo su firme de asfalto. Posee una plataforma de 56.900 m.², y como medios de ayuda a la navegación aérea cuenta con aerofaro, radiofaro y balizaje nocturno. Está dotado de estacionamiento y pista de rodaje para aviones civiles y un pequeño edificio terminal que atiende al tráfico nacional y algo de internacional (19).

Desde su apertura al tráfico civil en 1967, aunque su movimiento ha ido en aumento, no puede compararse su evolución ni siquiera con la de los aeropuertos civiles más cercanos de Alicante y Almería, sobre todo con el primero, que ocupa en la actualidad un lugar destacado dentro de los aeropuertos nacionales.

Fundamentalmente se atiende al tráfico de pasajeros, por medio de dos líneas regulares nacionales servidas por Iberia que lo unen con Madrid y Barcelona. El tráfico internacional se reduce exclusivamente a vuelos "charters", sobre todo durante el verano. La circulación de mercancías es reducidísima, por no considerarla nula; en 1970 fue de solo 70.673 Kgs., que comparados con los del mismo año en Alicante (2.041.834 Kgs.) nos da idea de su escasa importancia.

Recientemente se han levantado muchas voces, dentro de la provincia, abogando por una mejora de los servicios de la aviación civil, pues al

(19) CAMARA OFICIAL DE COMERCIO...: Opus cit., pág. 636.

parecer está en vías de atrofiamiento. Estas voces se podrían reunir en tres grupos: 1.º Las que propugnan una mejora del aeropuerto de San Javier en sus instalaciones para el tráfico de pasajeros, a la vez que exigirían un mejor servicio por parte de las compañías. Pero, quizás, olvidan que el aerodromo, por su carácter eminentemente militar, no se podría mejorar mucho más. 2.º Las que, teniendo presente este último inconveniente, buscan la solución en la construcción de un nuevo aeropuerto, bien con emplazamiento en las proximidades de Alcantarilla o bien en alguna parte del Campo de Cartagena; ésto tiene en contra el problema de las grandes inversiones a realizar. 3.º Las más optimistas que no solo piensan en un nuevo aerodromo, sino que prevén la posibilidad de crear uno en las proximidades de cada núcleo de población importante (Murcia, Cartagena, Lorca, etc.). Estas, por supuesto, se olvidan de la rentabilidad de las instalaciones y no llegan a comprender que ni siquiera la explotación del actual en servicio de San Javier produce beneficios, sino que, por el contrario, la compañía que lo sirve con vuelos nacionales ha de ser subvencionada, con el fin de mantener regularidad en los vuelos.

Si se tiene en cuenta las ideas que dominan en la actualidad sobre el tráfico aéreo, se comprenderá la imposibilidad que se le presenta hoy día a la provincia de Murcia para ser dotada de un buen aeropuerto.

Según Labasse, "comunmente se admite que la distancia teóricamente mínima entre dos grandes aeropuertos es de 500 Km." (20). Sin embargo, el de Alicante está a solo 50 Km. del de San Javier; el de Valencia, a unos 270 Km., y el de Almería a unos 200. Como se ve, distancias muy inferiores al óptimo. Esta reducción de los espacios existentes entre los tres grandes aeropuertos citados de Valencia, Alicante y Almería se puede justificar por la importancia que el turismo tiene en la zona, pero no hasta el punto de ser necesaria la construcción de otro a tan solo unos 50 Km. del de Alicante. Por otra parte, hay que tener presente que las grandes aglomeraciones poblacionales del Mundo tienden a alejar considerablemente los aeropuertos de ellas, a distancias que oscilen entre 30 y 60 Km. (nuevo aeropuerto de París; futuro, posible, de Madrid). Con esto se pretende, en gran parte evitar la incidencia de los ruidos que producen las aeronaves sobre los que ya tienen de por sí las ciudades. Por otro lado, la proximidad del aerodromo en muchas ocasiones impide el desarrollo urbanístico de algunas ciudades por áreas que le serían óptimas. Además, el problema que pudiera ocasionar la lejanía se

(20) LABASSE, J.: *Opus cit.*, pág. 170.

soluciona uniéndolo al centro con buenos medios de comunicación terrestre, como autopistas y ferrocarriles rápidos.

En definitiva, se puede afirmar que la solución del tráfico aéreo provincial está en el aeropuerto de Alicante —l'Altet—, que solo dista un poco más de la capital que el de San Javier y únicamente queda algo más alejado de Cartagena. En cambio, éste presenta como ventajas el que se trata de un aerodromo totalmente civil y de reciente construcción; que además cuenta, no sólo con líneas regulares nacionales, sino también internacionales. Por otro lado, cuando se construya la autopista de Alicante a Murcia el tiempo que se tardará en llegar a este aeropuerto desde la capital murciana será inferior al que se invierta hasta el de San Javier. Hay que desterrar ya, de forma total, esa mentalidad localista que más que fijarse en la rentabilidad lo hace en su triunfalismo político, cuando en realidad el peso de esas construcciones antieconómicas gravita sobre todos los contribuyentes, y en lo referente al aeropuerto, lo de la rentabilidad y utilidad para una gran región debe tenerse en cuenta por encima de todo. Tampoco se intenta indicar con ésto la necesidad de cerrar totalmente al tráfico civil el de San Javier, sino que se podría conservar en su estado actual, con los dos vuelos nacionales, o simplemente utilizarlo sólo para los vuelos "charters" que estuviesen relacionados con la industria hotelera del Mar Menor.

Murcia, noviembre de 1974

Departamento de Geografía.