

LA RED DE CAMINOS MUNICIPALES DE LORCA

José Ibarra Lario

RESUMEN

Los caminos y carreteras son infraestructuras fundamentales para las comunicaciones y para la vertebración del territorio. El término municipal de Lorca, con su extensión y diversidad paisajística, presenta unas especiales características que condicionan la articulación de este espacio geográfico y la cohesión de los diferentes entes poblacionales que lo conforman. El trabajo que exponemos aquí, que fue realizado en 1984, es una fotografía fija de cómo era entonces esta red de caminos, de su situación y de las necesidades que precisaba. Es evidente que en los últimos tiempos se ha producido una notable mejora en estas vías de comunicación, esenciales, como antaño, para el desarrollo económico y social de Lorca y sus pedanías.

Palabras clave: Caminos, Carreteras, Municipio, Pedanías, Desarrollo rural

ABSTRACT

Roads are fundamental infrastructures for communications and for the territorial structure. The municipal term of Lorca, with its extension and landscape diversity, presents special characteristics that condition the articulation of this geographical space and the cohesion of the different population entities that make it up. The work presented here, which was carried out in 1984, is a fixed photograph of what it was like this network of roads, its situation and the needs it needed. It is clear that in recent times there has been a marked improvement in these communication routes, essential, as in the past, for the economic and social development of Lorca and its districts.

Keywords: Road network, Municipality, District, Rural development

INTRODUCCIÓN

El presente artículo es un extracto parcial de la tesis de licenciatura que leí en la Universidad de Murcia en octubre de 1984 bajo la dirección del catedrático D. Francisco Calvo García-Tornel, director del Departamento de Geografía General Humana. A él agradezco principalmente su esfuerzo, pues sin sus orientaciones no hubiese sido posible elaborar este trabajo. En este proyecto también fui deudor de la Cámara Oficial de Comercio e Industria de Lorca, de mi familia, así como de todas aquellas personas que en su día me ayudaron activamente y me alentaron para emprender esta labor investigadora.

El objetivo principal de este estudio fue captar la realidad del municipio de Lorca en cuan-

to a infraestructuras de comunicación, ya que éste cuenta con una gran diversidad paisajística que origina distintas unidades geográficas, tanto desde el punto de vista físico como desde el humano. Hay que recordar que el municipio se encontraba en esos años en un proceso de mejora de la agricultura y de la ganadería, actividades que eran, y aún son, señas de identidad económica y geográfica, tanto que modelaban de modo extraordinario el paisaje restringiendo el marco natural a las sierras periféricas que contornean la depresión prelitoral. Parecía, pues, necesario fijar el marco de comunicaciones sobre el que se desarrollarían las actividades agropecuarias, señalando su estado, virtudes y carencias.

Durante un año de trabajo se estudiaron las comunicaciones rurales de Lorca y su red terres-

tre, que ha pasado por numerosas vicisitudes económicas a lo largo de la etapa contemporánea para desembocar en la mejora del viario municipal. De esa larga etapa procede también la modificación positiva del ferrocarril y la terminación de un sistema radial de carreteras que hoy articula y cohesiona el vasto territorio municipal. Por tanto, el estudio de 1984, que precisaría hoy de una completa revisión, no es más que una foto fija de la realidad de aquellos años en que la actividad económica comenzó a despegar en nuestra ciudad, con la aparición de cultivos extensivos de mayor valor añadido y polígonos dedicados a la industria. La modernización del comercio se realizaría años después con la aparición de grandes superficies.

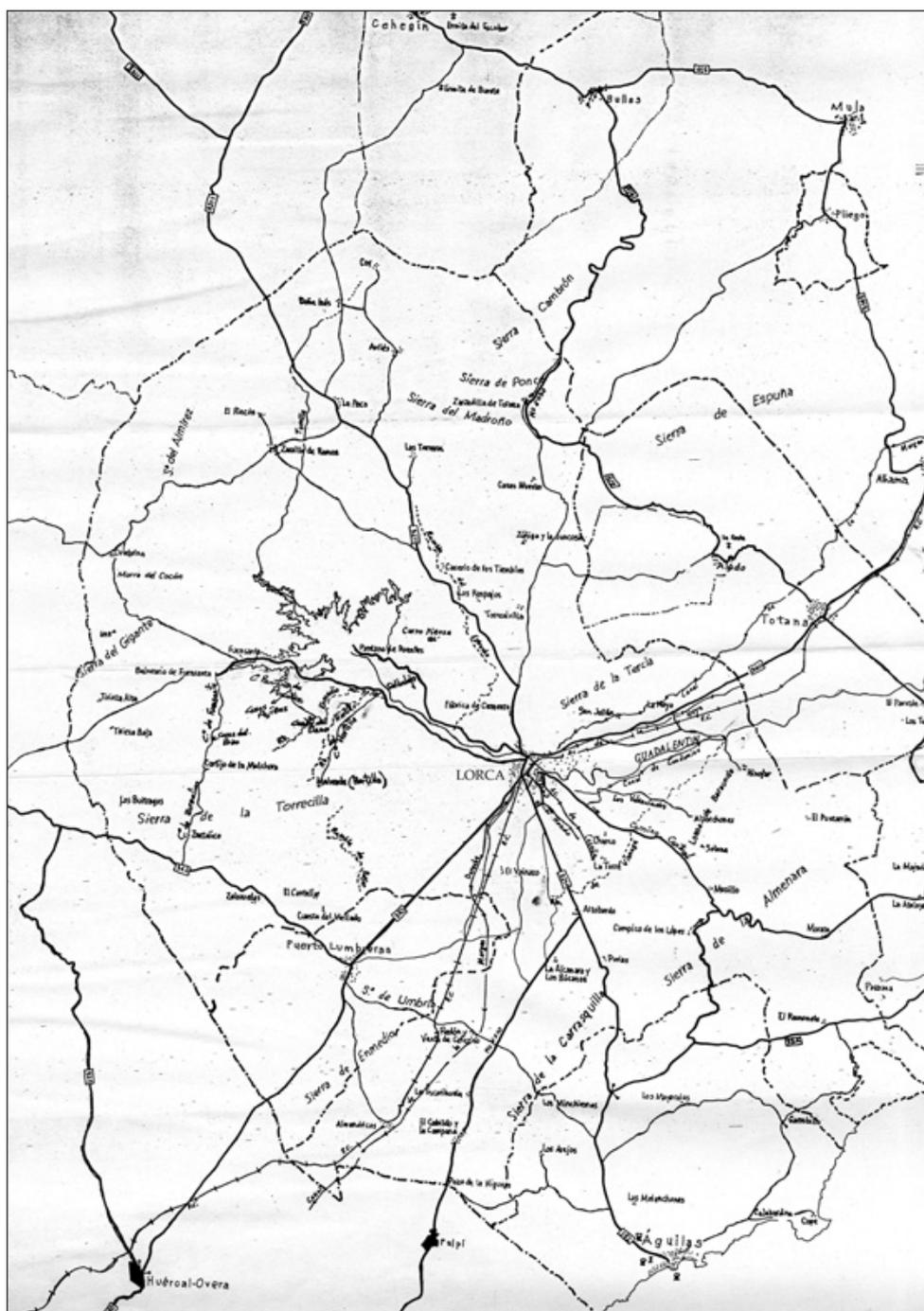
La síntesis de culturas asentadas en las tierras lorquinas a lo largo de la historia ha creado un tipo peculiar de idiosincrasia con características de actividad y emprendimiento que son propias de los pueblos ribereños del Mediterráneo. Ese carácter ha combinado bien con el área de influencia que Lorca mantiene fuera de su municipio, lo que ha propiciado la extensión de su mercado potencial a las provincias limítrofes. Junto a esa conexión intermunicipal, Lorca se sitúa en una de las rutas interiores más importantes de la depresión prelitoral, el corredor mediterráneo, al que aporta además una salida al mar a través de Águilas. Esa situación la ha convertido en zona importadora de productos manufactureros y exportadora de agrícolas.

Fue a partir de la década de los 60, con el generalizado desarrollo económico español, cuando el municipio lorquino comenzó a superar el bache económico de la década anterior gracias a una dirección económica y social encauzada hacia cotas de desarrollo. Esto produjo el acercamiento de la economía lorquina a la media nacional y el consiguiente progreso de la industria y el comercio. A ese progreso contribuyó de modo efectivo la mejora de las vías de comunicación tradicionales, que se beneficiaron en 1967 del Plan Redia (Red de Itinerarios Asfálticos) de perfeccionamiento y pavimentado de sus trazados, que contemplaba una actuación sobre

5.000 kilómetros en un plazo de cinco años, así como la renovación de la carretera nacional 340, que cruza el municipio de Este a Oeste, y la mejor dotación de una línea de ferrocarril que se orientaba ya en aquellos años, perdida la conexión con Andalucía, hacia el transporte de viajeros.

La mejora generalizada de las comunicaciones permitiría a Lorca una mayor integración en la Comunidad Autónoma, potenciando su desarrollo económico y social, y la expansión de su producción agrícola y ganadera especializando productos destinados, en buena medida, a la exportación. Sin embargo, en el momento de realizar el estudio Lorca se encontraba aún, con respecto a sus comunicaciones interiores, en una situación deficitaria, heredada de la escasa atención prestada en las décadas anteriores a una red de caminos municipales que se había mantenido gracias a la acción de la Diputación Provincial, pero que apenas se había mejorado y mucho menos desarrollado. El perfil que de ella se ofrece en la publicación de las Ordenanzas Municipales de Lorca de 1903 es bastante clarificador si se compara con la red de caminos existentes en 1984. La plena vertebración del núcleo principal del municipio con las pedanías era entonces una tarea pendiente, y aún hoy está por culminar. El objetivo principal de esa vertebración es conseguir fijar la población de los numerosos núcleos rurales del término municipal, dotarlos de los servicios necesarios y promover su desarrollo económico. Sólo de esa forma se mantendrá una vitalidad necesaria que evite que las pedanías más alejadas se sigan despoblando, perdiéndose de esa manera el control efectivo sobre el amplio territorio municipal.

Sería prolijo comentar, como señala el profesor Calvo García-Tornel en sus escritos de geografía agraria, cómo ha cambiado la huerta de Lorca y su comarca. Ya en su tesis *Continuidad y cambio en la huerta de Murcia* este catedrático universitario explicó cómo se había modificado la estructura agraria, es decir, los elementos del paisaje de la huerta murciana —el hábitat, los caminos que llevan a las parcelas, los cultivos directos, los



Las vías tradicionales.

arrendamientos y los distintos regímenes de tenencia de la tierra—, conceptos aplicables a la huerta lorquina y también a los asentamientos de la zona prelitoral. Prelitoral por donde discurre el Guadalentín hacia la ciudad de Murcia, una zona transformada drásticamente por el regadío que a veces produce excedentes o pérdidas debidas a los

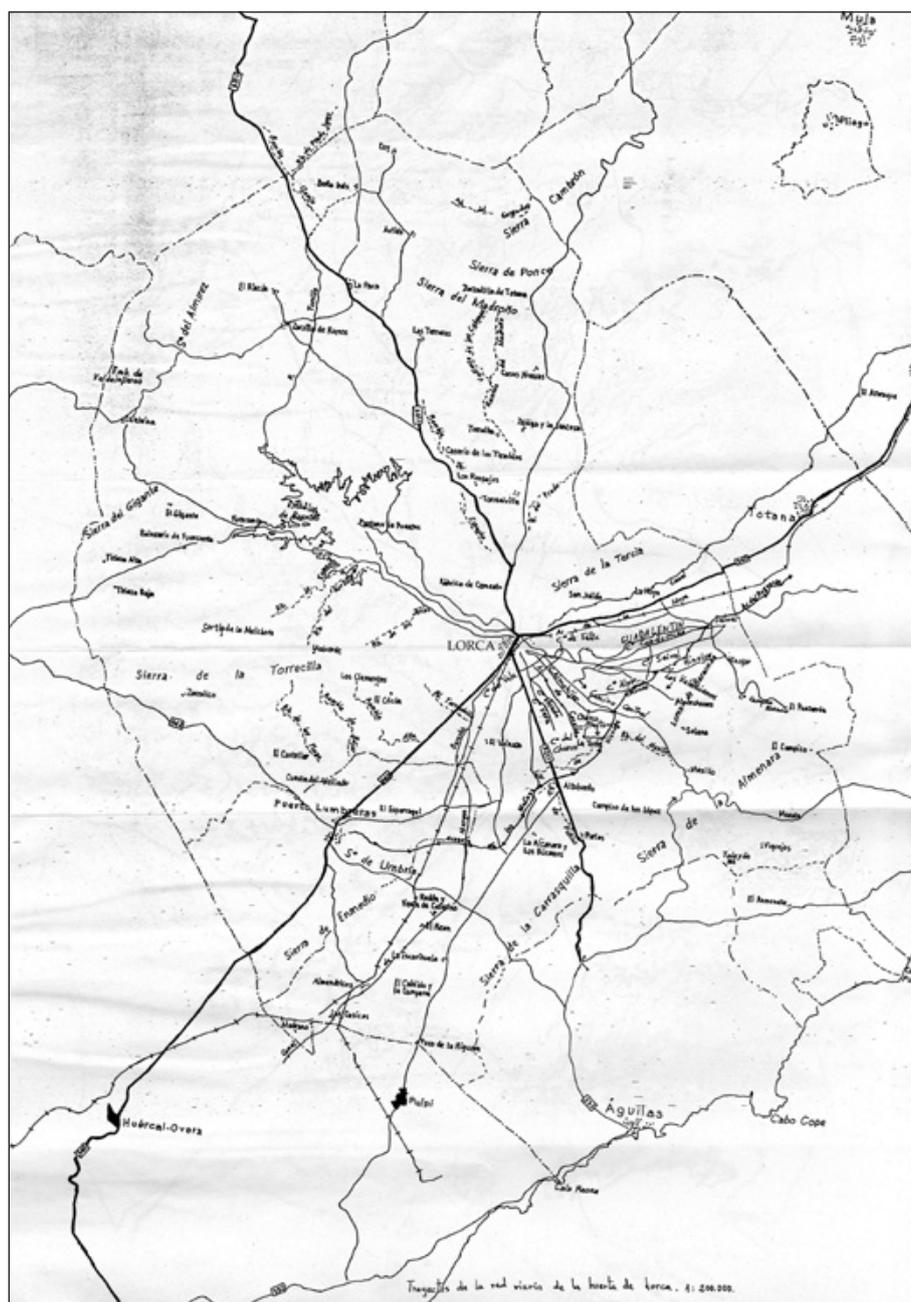
cambios agrarios que obligan a recomenzar ciclos económicos dentro de un sistema de producción agraria de corte capitalista.¹

La vertebración del territorio mediante una red terrestre, la interconexión con los puertos del mediterráneo, el tráfico de mercancías, ya vía ferro-

¹ Calvo García-Tornel, Francisco. *Continuidad y cambio en la huerta de Murcia*, 1975.

carril o congelados frigoríficos por autopista, es ya un hecho. La red ferroviaria de alta velocidad tiene prevista su expansión hasta nuestra ciudad con ancho europeo, conectando la comarca con la ciudad intermodal de Alicante y con el puerto de Valencia. Esa transformación cualitativa del territorio desde el punto de vista de sus comunicaciones terrestres es ya una realidad y está muy alejada de la situación que se vivía a comienzos de los años 80 del pasado siglo. Entonces la red municipal de caminos de Lorca precisaba aún de asfalto y mejora en un tanto

por ciento muy elevado, lo que se ha conseguido a lo largo de los últimos 30 años con inversiones estatales y regionales. A día de hoy el estado que presenta es bastante aceptable, lo que ha supuesto el incremento de la economía de las distintas zonas del municipio tanto en el mercado local como en el comarcal. A ello contribuyó el carácter radial de la red caminera sobre la que se asentaron las modernas vías de comunicación, que elevan el nivel de vida de unas pedanías extraordinariamente dispersas y con peculiaridades muy dispares.



Trayectos de la red viaria de la huerta de Lorca.

El municipio lorquino, como es bien sabido, se organiza administrativamente en distritos para la ciudad y en pedanías en las zonas de huerta y campo. Dentro de los núcleos rurales hay tres grandes grupos: pedanías altas (Avilés, Coy, Zarcilla de Ramos, Zarzadilla de Totana, etc.), pedanías del Valle del Guadalentín (La Hoya, Hinojar, Marchena, Pulgara, etc.) y las preitorales (Carrasquilla, Aguaderas, Cazalla, Campillo, Purias, etc.). Por las características de la orografía de la comarca, ha sido una labor de muchos decenios el trazado de una red de comunicaciones que las interconectara, actuando como eje articulador el casco urbano del principal núcleo de población.

No vamos a entrar aquí en las características técnicas de los caminos y carreteras que componen las redes de Lorca y de Murcia, pero sí conviene señalar que en la década de los 80 el MOPU se encontró con la descapitalización de ambas vías de comunicación. En las siguientes tres décadas –de 1984 a 2014–, la ampliación y mejora de trazados, la restauración del firme y el asfaltado cambiaron de manera radical ese panorama poco alentador. Aun así, la red lorquina ha de seguir revisándose para que adquiera una calidad aceptable en la totalidad de su trazado y se aprovechen en su integridad las potencialidades económicas del municipio.²

Entre los objetivos prioritarios que se fijaron en su día, se puede estimar que se ha cumplido el de la recapitalización del municipio por la conexión entre las redes local, regional y nacional. Eso ha sido posible gracias al plan de conservación y mejora que incluyó ensanches, rectificación de trazados y perfeccionamiento de drenajes. En ese plan de actuaciones generalizadas también se abordaron la supresión de travesías, teniendo en cuenta las redes arteriales. Con esta gama de actuaciones, a ni-

vel local y autonómico, se ha producido una adecuación del tráfico actual en relación directa al aumento de carga y de velocidad de las comunicaciones y transportes.

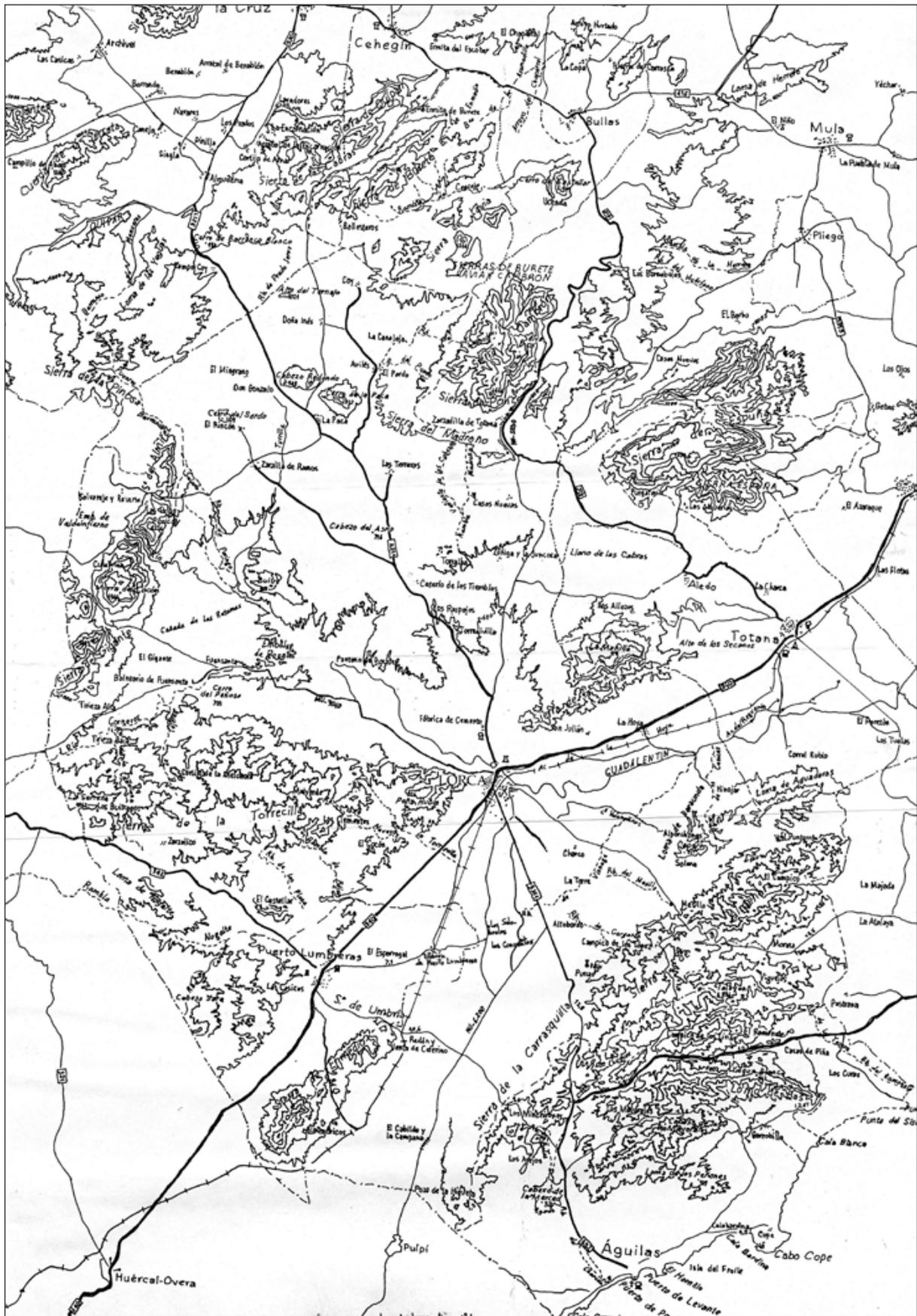
I. LA RED DE CAMINOS MUNICIPALES DE LORCA

Ya en 1984 se abordó la problemática de las comunicaciones en la comarca de Lorca, haciéndose evidente entonces que el subdesarrollo en determinadas zonas obedecía, en buena parte, al obstáculo de una deficiente red de comunicaciones. Horacio Capel, en su libro *Lorca. Capital subregional*, publicado en 1968, señalaba que “Aparte de las carreteras nacionales que atraviesan el municipio, las restantes son totalmente intransitables. El desarrollo económico y social de estas tierras exige como medida previa la creación de una buena red de comunicaciones que ponga a toda el área de influencia en relación rápida con Lorca y con la capital regional”.³ La terrible inundación de 19 de octubre de 1973, con sus gravísimas consecuencias por la pérdida de vidas humanas, afectó también a infraestructuras y vías de comunicación, y en determinadas zonas de huerta, caminos y carreteras sufrieron importantes estragos en trazados y firme. El informe realizado por el Ayuntamiento poco tiempo después de la gran avenida de las aguas, que iba acompañada por la propuesta en orden a la concesión de ayudas para reparar los daños causados, indicaba al respecto: “Por su parte, los caminos locales, que penetran y comunican el cinturón de regadío lorquino, han tenido también daños cuantiosos. De los 210 kilómetros de red, sólo se encontraban asfaltados, antes del desastre, el 47,62%. Como la extensión del término Municipal alcanza 1.807 kilómetros cuadrados, la densidad de caminos es sólo de un kilómetro por cada 10 cuadrados de superficie, lo que resulta, incluso, inferior a la media provincial”.⁴

² Morales, A.: "Las comunicaciones en Murcia", Departamento de Geografía, Universidad de Murcia, 1972.

³ Capel Sáez, H.: *Lorca, capital subregional*, 1968, p. 259.

⁴ VVAA. Informe sobre la situación creada en el Municipio por la inundación consecuente al desbordamiento del Río Guadalentín, y a las lluvias torrenciales del día 19 de Octubre de 1973. La extensión del término municipal en realidad era de 1.676 Km², los mismos que tiene en la actualidad.



Red de caminos municipales de lorca.

El adecuado crecimiento de los sectores productivos de la región del Sureste español, en que se encuentra Lorca, se sustentaba en parte sobre el desarrollo de infraestructuras de transporte que tuviese en cuenta actividades industriales básicas y una posible potencialidad turística. El aumento y la mejora de esas infraestructuras repercuten positivamente en las zonas sobre las que se actúa y, en mayor grado, en aquellas que presentan un bajo nivel de desarrollo para las que supone un estímulo importante. Por ese motivo, el mayor énfasis en las políticas de desarrollo regional se puso, y aún se sigue poniendo, en la mejora de los medios de transporte y comunicación, considerados éstos como un factor de capital importancia para el progreso económico ya que en paralelo reactiva potenciales sectores productivos que se encontraban infrautilizados.⁵ La situación estratégica de nuestra comarca en el eje mediterráneo y su desarrollo acompasado con una política crediticia orientada a la expansión comercial e industrial, han sido los ejes principales del crecimiento económico del término municipal en los últimos decenios.

1.1. Trayectos de la red viaria

Para conocer cuál era el alcance de la red de carreteras de Lorca en 1984 habría que considerar, en principio, los grandes trayectos que se exponen en la siguiente tabla.

Del Hinojar a la carretera de Murcia a Granada	7 km.
Del barranco por La Atalaya a la carretera de Cieza a Mazarrón	8 km.
Del km. 59 de la carretera de Murcia a Granada al Hinojar	5 km.
De Lorca a Mazarrón por Morata	12 km.
De la carretera de Mazarrón a Águilas, a Pastrana	3 km.
De Bolnuevo al puerto de Mazarrón	4 km.

Del Camino de los Valencianos a Campo López	14 km.
Del Camino de los Valencianos a Águilas	13 km.
De Campo López a Mazarrón	11 km.
De La Almenara a la carretera de Águilas	12 km.
De Altobordo a la carretera de Águilas	9 km.
De la Cuesta de Gos a Águilas	12 km.
De Águilas a la Cuesta de Gos	15 km.
De Cabo de Cope a la Cuesta de Gos	4,5 Km.
De Puerto Lumbreras a la estación	8 km.
De Puerto Lumbreras a Almendricos	9 km.
De Jaravía a Vera	7 km.
De Puerto Lumbreras a Vera	6 km.
De Puntas de Calnegre al Camino de los Valencianos	7 km.
Del Raiguero a Totana	6 km.
De Lorca, Tiata, al Camino de los Valencianos	3 km.

De ellos se desprende que el municipio se encontraba equilibrado territorialmente, teniendo conectadas las grandes zonas y siendo propicio para un desarrollo armónico y social de todo el paisaje que se integraba en estas vías de comunicación. Señalaremos a continuación la red que tenían algunas pedanías, las más significativas:

Aguaderas	3 caminos	suman 25 km.
Almendricos	1 camino	5 km.
Avilés	6 caminos	suman 39 km.
Barranco Hondo	1 camino	7 km.
Béjar	5 caminos	suman 57 km.

⁵ Consejo Económico Sindical Interprovincial del sureste. Comisión V "Transporte y comunicaciones". Diciembre 1970. 100 pp.

Campillo	4 caminos	suman 18 km.
Cazalla	4 caminos	suman 18 km.
Hinojar	1 camino	7 km.
Jarales	5 caminos	suman 52 km.
Marchena	12 caminos	suman 70 km.
Parrilla	1 camino	9 km.
Puntarrón	1 camino	15 km.
Purias	14 caminos	suman 85 km.
Río	5 caminos	suman 5 km.
Tercia	9 caminos	suman 23 km.
Torrealvilla	3 caminos	suman 8 km.
Torrecilla	2 caminos	suman 10 km.
La Tova - La Parroquia	2 caminos	suman 30 km.
Zarcilla de Ramos	4 caminos	suman 35 km.
Zaradilla de Totana	2 caminos	suman 25 km
Zarzalico	2 caminos	suman 8 km

En resumen, el número de los principales caminos que integraban la red municipal ascendía a 87, con una longitud total de 560 km aproximadamente. Sólo comentar que desde 1980 aquella red primaria, trazada desde antiguo, se ha restaurado por completo, transformándose los caminos de tierra y sin asfalto en carreteras con firme asfáltico.⁶

1.2. Red fundamental de caminos

Trazadas las grandes líneas de la red caminera, conviene aportar a continuación los datos de cada pedanía en particular, fijando la anchura, longitud y estado que presentaba cada camino en la década de los 80 del pasado siglo, información que no corresponde en absoluto a su estado actual y que ha de servir, únicamente, para marcar un punto de partida de la evolución sufrida en los últimos decenios.

Pedanía de Aguaderas:

NOMBRE	ANCHURA	LONGITUD	ESTADO
Camino principal (Valencianos)	5 m	10 km	regular
Camino de la Ermita del Sacristán	5 m	10 km	regular
Camino de Malvaloca	3 m	5 km	regular

El Camino principal, o de los Valencianos, arranca en Purias y termina en los Alporchones. El de la Ermita del Sacristán sale desde ese enclave y termina en Puerto Lumbreras. Estos dos son municipales. El de Malvaloca comienza en el Cabecico de Velillas y termina en La Garganta, en las estribaciones de Sierra Almenara.

Pedanía de Almendricos:

NOMBRE	ANCHURA	LONGITUD	ESTADO
Camino de la Campana a Almendricos	4m	5 km	regular

Es municipal.

Pedanía de Avilés:

NOMBRE	ANCHURA	LONGITUD	ESTADO
Camino de Puertocico	3 m	5 km	regular
Camino de Cañadas Muñoz	3 m	4 km	regular
Camino del Madroño	3 m	12 km	regular
Camino de la Sierra	3 m	4 km	regular
Camino de Bullas	3 m	10 km	regular

⁶ Programación económica y social de Lorca. Ed. Cámara Oficial de Comercio de Lorca, década 1970-80.

El de Puertocico, que es municipal, sale de Avilés y finaliza en la carretera de Cehegín. El de Cañadas Muñoz, sale de Avilés y termina en Cañadas Muñoz. El del Madroño, que es camino forestal, sale de Avilés y termina en Zarzadilla de Totana. El de la Sierra, sale de Avilés y termina en la sierra. Y por último el camino de Bullas, que arranca de Avilés y termina en el mojón de Mula.

Pedanía de Barranco Hondo:

NOMBRE	ANCHURA	LONGITUD	ESTADO
Camino Los colegiales.	2 m	7 km	peligroso

Arranca de Zarzadilla de Totana y termina en Aledo. Es municipal.

Pedanía de Béjar:

NOMBRE	ANCHURA	LONGITUD	ESTADO
Camino Cuestas de Mellado-Castellar	3 m	1 km	regular

De titularidad municipal, arranca en Cuestas de Mellado y termina en Castellar.

Pedanía de Campillo:

NOMBRE	ANCHURA	LONGITUD	ESTADO
Camino de Los Valencianos	5 a 6 m	5 km	asfaltado en 1984
Camino Hondo	4 m	4 km	sin asfaltar en 1980
Camino del Vela	4 m	5 km	sin asfaltar
Camino Vereda de En Medio	4 m	5 km	sin asfaltar

El de los Valencianos arranca del Hinojar y termina en el Bar Verde, en Purias. El de Camino Hondo, que es municipal, sale del cuartel de la Guardia Civil y termina en la Escucha y Campillo. El Camino del Vela arranca en Puente Botero y termina en Camino del Vela.

Pedanía de Cazalla:

NOMBRE	ANCHURA	LONGITUD	ESTADO
Camino central	5 m	7 km	asfaltado en 1984
Camino de Almohíjar	4 m	9 km	sin asfaltar
Camino de Felí	4 m	6 km	sin asfaltar

El central arranca en la ciudad de Lorca y termina en Campo López. El de Almohíjar arranca en el Puente la Pía y termina en el Camino de Piñero. Y el de Felí arranca en el Puente la Pía y termina en la Granja de Capacitación Agraria (CIFEA).

Pedanía de Marchena:

NOMBRE	ANCHURA	LONGITUD	ESTADO
Camino Campico Blanco	3 m	15 km	regular

Arranca de la carretera del Hinojar y termina en el camino de Puntaron. Es vecinal.

Pedanía de Tercia:

NOMBRE	ANCHURA	LONGITUD	ESTADO
Camino Villaespesa	7 m	2 km	asfaltado
Camino de Cartagena	7 m	8 km	regular
Camino de Baldazos	4 m	2 km	regular
Camino del Molino	3 m	2 km	regular
Camino de Contreras	3 m	2 km	regular
Camino de Berengueles	3 m	1,5 km	regular

El de Villaespesa comienza en la nacional 340, hoy Autovía del Mediterráneo, y termina en el río Guadalentín. Es municipal. El resto —de Cartagena, Baldazos, el Molino, etc.—, salen

de Tercia y terminan en la ciudad de Lorca, el río Guadalentín y en la pedanía de Marchena.

Pedanía de Torrealvilla:

NOMBRE	ANCHURA	LONGITUD	ESTADO
Torrealvilla-Caravaca	3 m	3 km	regular

Arranca de Torrealvilla y termina en Caravaca. Es municipal.

Pedanía de Torrecilla:

NOMBRE	ANCHURA	LONGITUD	ESTADO
Camino viejo del Puerto	2 m	6 km	regular

Tiene su arranque en el Puente del Canal y termina en Rambla de Béjar.

Pedanía de La Parroquia:

NOMBRE	ANCHURA	LONGITUD	ESTADO
Camino de Baños de La Fuensanta	2 m	15 km	regular

Arranca del Pantano de Puentes y termina en Casa Peñas. Es municipal.

Pedanía Zarcilla de Ramos

NOMBRE	ANCHURA	LONGITUD	ESTADO
Camino de La Paca	4 m	5 km	regular
Camino del Rincón	4 m	2,5 km	regular
Camino del Pantano de Valdeinfierno	4 m	14 km	regular
Camino de Reverte	4 m	13 km	regular
Camino de los Ojos de Luchena	4 m	13 km	regular

Todos arrancan del núcleo poblacional de Zarcilla de Ramos y se dirigen a La Paca, El Rincón, Pantano de Valdeinfierno, Caserío Reverte y Ojos de Luchena. Son todos municipales, exceptuando Ojos de Luchena y Pantano de Valdeinfierno que pertenecen a la Confederación Hidrográfica del Segura.

Pedanía de Zarcadilla de Totana

NOMBRE	ANCHURA	LONGITUD	ESTADO
Camino de Las Terreras	3, 5 m	12 km	regular
Camino de Avilés	3,5 m	13 km	regular

Los dos, de titularidad municipal, arrancan de Zarcadilla y se dirigen a Las Terreras y Avilés⁷

A partir de 1984 se llevó a cabo una pausada pero constante labor en este sentido que ha hecho mejorar considerablemente la red, afectando de manera muy especial a los ejes fundamentales y caminos adyacentes que constituyen el principal entramado del municipio de Lorca. Por ejemplo, esa inversión fue evidente en la comarcal 3211, Caravaca-Águilas, que cruza el municipio de Noroeste a Sureste atravesando la ciudad de Lorca, que se ha convertido en vía rápida entre Lorca y Águilas uniéndose a la autovía del Mediterráneo, la antigua nacional 340. Otras vías que se vieron afectadas positivamente fueron la carretera local MU 5040, que une La Paca con Cehegín, de 10 km, y 23 km de la comarcal 3200 que lleva hasta Pozo de la Higuera, en el límite de Pulpí.

1.3. Tercer plan de desarrollo

El tercer plan de desarrollo (1972-1975) se realizó bajo una óptica de avance económico y social, y contó para su elaboración con técnicos del ministerio de planificación y desarrollo y miembros de la oposición democrática, entre

⁷ Cámara oficial de comercio e Industria de Lorca: Estudios sobre la programación del desarrollo económico y social del municipio de Lorca para el periodo 1973-1980.

ellos el catedrático don Ramón Tamames. Este plan quedó inconcluso, por estrangulamiento financiero, iniciándose la transición estructural de la economía española (reconversión industrial) que se solaparía con la transición política tras la muerte de Franco. Como se ha señalado, por primera vez se hacía hincapié en los factores cualitativos del desarrollo, es decir, calidad de vida, medio ambiente, enseñanza, etc. Se alcanzaron altas tasas de crecimiento, interrumpidas a partir de 1974 por efecto de la crisis económica que generó la subida de los precios del petróleo.

Históricamente el transporte se ha desarrollado en un proceso dinámico y acumulativo. El tercer plan de desarrollo señalaba que los dos objetivos fundamentales que han de cumplir las carreteras son: soporte de la actividad económica, como impulsora del desarrollo, e integración del territorio. España contaba en 1980 con una longitud de 150.000 km de estructura radial, con una media de 25 km por cada habitante; mientras que en Europa era de 55 km cada 100 habitantes. En 2016 nuestra red de comunicaciones terrestres supera a la del Reino Unido en longitud, aproximadamente uno 500.000 km de asfalto.⁸

Por otra parte, se ha producido una gran mejoría en el litoral con la autopista Cartagena-Vera y la inversión realizada en las comunicaciones de las pedanías costeras, y también se ha dejado sentir ese avance en las pedanías del interior, por ejemplo, con la mejora del trazado de El Consejero a La Parroquia y el arreglo de la Comarcal 3211 en su tramo de La Paca a Lorca.

Paralelamente se ha renovado el parque de vehículos, ya que en 1984 su antigüedad podía cifrarse en 30 años, siendo sus recorridos comarcales o interprovinciales. No existía entonces transporte internacional TIR o de cisternas, y lo habitual era el transporte de ganado. Todas estas circunstancias han cambiado de forma radical, ayudando la red local de comunicaciones a una mejoría en todos los núcleos poblacionales de

pedanías que hoy cuentan con infraestructuras básicas de sanidad y educación.

CONCLUSIONES

En 1984 la red de carreteras que componía la provincia de Murcia era la más descapitalizada del país, según el informe del MOPU de 1977, considerándose que tenía peores accesos a importantes núcleos como Madrid, Barcelona o Bilbao que Galicia y Andalucía. El panorama era bastante sombrío porque no había una jerarquización clara de la red fundamental y eran excesivas las travesías, repercutiendo estos hechos en la funcionalidad y en la nula integración intercomarcal, que propiciaban el aislamiento de estos entes territoriales entre sí, con los consiguientes problemas de desarrollo socioeconómico.⁹ La estrategia global fijada en los años 80 del pasado siglo ha logrado una corrección casi definitiva del sistema de transporte, vertebrado sobre los ejes tradicionales que han quedado englobados en el sistema regional y nacional. Todo ese desarrollo ha incidido positivamente en la economía local del municipio, integrando el territorio y cohesionando áreas dispersas entonces como La Hoya, Morata, Aguaderas, Campillo, Coy o Avilés, por citar sólo algunas de las 39 pedanías que componen el término municipal de Lorca, tan extenso y variado territorialmente. Todo ello ha revertido en una notable modernización del comercio intracomarcal y una proyección europea que ha favorecido extraordinariamente la exportación de los productos agropecuarios lorquinos.

Es evidente que la red de caminos municipales ha experimentado estos últimos años un claro avance, y esta mejora de las infraestructuras en el ámbito local ha influido notablemente en el progreso de las diputaciones y la vertebración del territorio del municipio lorquino. En un principio, como hemos podido ver, existía solamente

⁸ Ministerio de obras públicas, en su memoria y fuentes del BBVA, en sus estadísticas.

⁹ Fuentes Zorita, J.: El papel de las infraestructuras en Murcia. Ponencia del congreso de la semana de la carretera de 1981.

un eje territorial que comunicaba Caravaca con Águilas (C. 3211), y posteriormente se ha conectado la huerta y las pedanías altas del municipio, entre ellas y con la ciudad, creándose una interconexión entre estos entes poblacionales. La labor de las distintas administraciones, en este sentido, ha favorecido la necesaria cohesión territorial y ha hecho posible dotar de mejores infraestructuras viarias al término municipal. Por lo demás, la variedad geográfica del municipio lorquino, con todas las dificultades que ello conlleva en cuanto a recursos y mantenimiento, precisa de una continua inversión en comunicaciones y servicios que contribuya al asentamiento de la población, al equilibrio territorial y al desarrollo social y económico.

Este trabajo de investigación se aleja en el tiempo, y la realidad de hoy día ofrece un cuadro bien diferente. En los últimos años se han llevado a cabo importantes mejoras en infraestructuras de comunicación, y un análisis actual nos daría una visión más completa y fiel de la renovación producida en carreteras y caminos de nuestra comarca. Una buena red de caminos municipales, como ha quedado claro, es un objetivo prioritario, que requiere inversiones básicas para su mantenimiento, renovación y adaptación a las necesidades de hoy en día. De este modo se consigue una mayor seguridad y rapidez del transporte de mercancías y viajeros, se favorece el desarrollo turístico del entorno rural y la mejora de las condiciones de vida de los ciudadanos de nuestra comarca.

BIBLIOGRAFÍA

Atlas global de la Región de Murcia. 2007.
 CALVO GARCÍA-TORNEL, F. *Continuidad y cambio en la huerta de Murcia*, 1975.
 CAPEL SÁEZ, H.: *Lorca, capital subregional*. Lorca, Cámara Oficial de Comercio e Industria, 1968.
Consejo Económico Sindical Interprovincial del sureste. Comisión V "Transporte y comunicaciones". Diciembre 1970.

Estudio sobre la programación del desarrollo económico y social del municipio de Lorca para el periodo 1973-1980. Lorca, Cámara Oficial de Comercio e Industria, 1980.
 FUENTES ZORITA, J.: *El papel de las infraestructuras en Murcia*. Ponencia del congreso de la semana de la carretera de 1981.
 GIL OLCINA, A.: *El campo de Lorca, estudio de geografía agraria*. Lorca, 2004.
 LACOSTE, I. y GIRARDI, R.: *Geografía general física y humana*. Barcelona, 1983.
 LANQUART, R.: *La economía del turismo*. 1983.
 MORALES, A.: "Las comunicaciones en Murcia", departamento de geografía, 1972.
 NOIN, D.: *La transición demográfica en el mundo*. 1983.
Ordenanzas de Lorca. Lorca, Ayuntamiento, 1903.
 PEZZI, M.: *La comarcalización de Andalucía*. Granada, Universidad, 1982.
Programación económica y social de Lorca. Ed. Cámara Oficial de Comercio de Lorca, década 1970-80
 RAMOS CHAMORRO, L.: *Hábitos, comportamientos y actitudes de los adolescentes inmigrantes sobre nutrición. Recomendaciones, aplicables a los adolescentes españoles*. Tesis doctoral universidad de Granada, 2005
 ROSELLÓ VERGER, V. M. División comarcal de la provincia de Murcia. Departamento de Geografía, 1968.
 TERÁN, M. y otros. *Geografía general de España*. Barcelona, 1978.
 VVAA. *Informe sobre la situación creada en el Municipio por la inundación consecuente al desbordamiento del Río Guadalentín, y a las lluvias torrenciales del día 19 de Octubre de 1973*. Lorca, Ayuntamiento, 1973.
 VVAA. *Los caminos de la Región de Murcia. Función histórica y rentabilidad socioeconómica*. Murcia, 1989.

