

# DESARROLLO ECONÓMICO Y ORGANIZACIÓN TERRITORIAL EN LA REGIÓN DE MURCIA EN LOS INICIOS DEL SIGLO XX

POR

JOSÉ LUIS ANDRÉS SARASA

El despegue económico que se gesta en el último tercio del siglo XIX en la Región de Murcia, da lugar a que no tardando aparezcan serias inquietudes que responden a las cuatro reglas que Monod y Castelbajac (1) señalan para intentar una ordenación global del territorio: la ordenación territorial sólo es posible si constituye un objetivo común de todos los servicios; debe abordarse con perseverancia; sólo puede hacerse en el marco de una economía en expansión; y la ordenación del territorio es ante todo una ordenación de mentalidades.

Los elementos explicativos del modelo territorial dominante en la Región de Murcia en estos momentos se articulan en la interrelación existente entre comercio exterior, desarrollo económico e infraestructuras. La concentración de las actividades exportadoras y sus servicios en dos ciudades va a posibilitar el desarrollo de un modelo bipolarizado de crecimiento urbano que prácticamente llega hasta nuestros días. Esta bipolarización es una clara respuesta a las necesidades básicas de las industrias para su localización espacial: necesidades de materias primas; mano de obra; proximidad a los mercados o a los nodos de ruptura de carga; diversidad de servicios que todo ello trae consigo; etc., etc. Pero estas necesidades generan otra de orden superior, la posibilidad de articular todo el territorio regional en torno a los nodos básicos: Murcia y Cartagena. Es en estas circunstancias cuando se descubre, entre los murcianos que asumen algún grado de responsabilidad, la sensibilidad por las cuatro reglas ya citadas.

---

(1) MONOD, J. Y CASTELBAJAC, Ph. (1987): *L'aménagement du territoire*. P.U.F. París.



Pues bien, de acuerdo con las ideas de Monod y Castelbajac y la definición de ordenación del territorio de Merlin (2) "Conjunto de acciones concertadas tendentes a disponer con orden los habitantes, las actividades, las construcciones, los equipamientos y los medios de comunicación sobre la extensión del territorio", este trabajo se centra en esbozar el modelo territorial de la Región de Murcia en unos momentos de esplendor económico, para justificar las respuestas que las gentes mentalizadas con esta problemática pretenden dar entre proyectos y realidades, pero dentro de estas respuestas se hace particular hincapié en llamar la atención sobre los proyectos de ferrocarriles secundarios, con el propósito de hacer ver no sólo el papel vertebrador que potencialmente podrían desarrollar en su momento, sino en el impacto que hoy les cabría tener articulando el conjunto de los Campos Litorales, espacio donde se localizan las dos actividades económicas más dinámicas de la Región, la agricultura extratemprana y de exportación y el turismo de sol y playa.

### I. EL MODELO TERRITORIAL

Entendiendo por modelo territorial la particular forma de utilizar y ocupar el espacio, hay que convenir que el "modelo territorial" que ofrece la Región de Murcia en la primera década del siglo XX viene definido por la yuxtaposición de dos espacios antagónicos en cuanto a la utilización del medio físico, y la fisonomía de asentamientos que genera, aunque constituyen un sumatorio en cuanto a la tipología de la dinámica que los sustenta: la actividad exportadora y las infraestructuras que éstas precisan. El común denominador, la exportación de productos primarios, produce tal yuxtaposición de espacios por el doble origen de los productos, de una parte la minería y primeros transformados metálicos y, de otra, la especialización agraria. El primero se genera en torno al nodo de Cartagena, que aglutina al sector montañoso que se extiende desde Cartagena hasta Águilas, y el segundo surge por las transformaciones que se operan en el ancho valle del Segura, conocido como Huerta de Murcia, por ser esta ciudad el núcleo aglutinador. En resumen, es la expresión espacial de dos modelos de sociedad, la industrial, cuyo detonante básico es el mineral de plomo, y la agrícola, cuya evolución se apoya en cierta modernización de sus regadíos, que permiten introducir nuevos cultivos con los que integrarse en los circuitos de comercialización exterior y en la industria agroalimentaria, cuya producción en su práctica totalidad también se destina a la exportación. Curiosamente esta polarización en torno a la industria minero-metalúrgica y a la agroindustria llega hasta nosotros, no sin atravesar profundas inflexiones y con signo bastante distinto, la primera desaparece prácticamente como tal actividad con los años noventa, aunque permanece su impacto espacial, y la segunda, en base a una agricultura tecnificada y dedicada casi exclusivamente a la exportación, conoce una sorprendente emigración hacia los campos

---

(2) MERLIN, P. (1988): *Géographie de l'aménagement*. P.U.F. París, pp. 11.



litorales, donde se afincaba en otros tiempos la minería, para convertirse en la nueva actividad básica en la esfera económica, administrativa y política actual, hasta el punto de generar un nuevo modelo territorial, que en buena parte podría ser deudor de los proyectos que hace casi noventa años se elaboran para dar respuesta a las urgentes necesidades que en su momento se plantean. Pero son deudores fundamentalmente porque las factorías agroindustriales permanecen en sus primitivas implantaciones, aunque recientemente entran en un oscuro túnel de obsolescencia de compleja solución.

El punto de partida del modelo dominado por la dinámica minero-metalúrgica, mucho más complejo y de impactos más permanentes, hay que buscarlo en la decisión política de utilizar los recursos mineros para hacer frente a los empréstitos. A través de la minería se produce la integración espacial de parte de la comarca con la Bahía -aunque se trata de una integración puntual referida a los ámbitos espaciales de los yacimientos y a los poblados que suministran la mano de obra-, pero que hasta de ahora ejercía una funcionalidad totalmente de espaldas al campo. Este fenómeno desencadena un proceso urbanizador peculiar, junto al crecimiento de tradicionales núcleos de población, la construcción, en la ciudad de Cartagena, de edificios que hoy son hitos de aquel esplendor, también hay que reseñar el nacimiento de La Unión, prototipo de ciudad minera y que, como se verá más adelante, ejercerá cierta capitalidad funcional en el modelo territorial de la industria extractiva. El elemento desencadenante es la promulgación en la Gaceta de Madrid, el 1º de enero de 1869, del decreto de Bases Generales de la Minería. Aunque el tirón decisivo viene de la mano de la nueva situación económico-urbana europea. No hay ninguna duda de que esta dilatada etapa de esplendor exportador se genera por la fuerte demanda de plomo en las ciudades europeas que inician un proceso de modernización y adaptación a la vida urbana con mayores comodidades, donde el agua corriente constituye el elemento primordial y por ello el plomo se convierte en el material más idóneo para su conducción.

La importancia de la industria minero-metalúrgica regional, y concretamente la que hace referencia al plomo, se pone de manifiesto con facilidad, desde 1887 y hasta 1909 ocupa la primera posición en la producción del plomo en barras dentro del concierto nacional, con índices que van desde el 41,08 por 100, en la primera fecha, hasta el 39,77 de la segunda, donde junto al declive murciano se sitúa la importante recuperación jienense, su más directa competidora, puesto que Almería pierde muy pronto su pujante arranque. Si a este dato se añade que España ocupa una posición primacial en el concierto mundial, es fácil deducir el impresionante impacto de la exportación en el modelo territorial regional. Primacía que se diluye a lo largo de las primeras décadas de la actual centuria, pese a los incentivos que supone el alza de precios que se dan entre 1905 y 1907, que no consiguen evitar la decadencia productora y con ella la exportadora. Fenómeno que también es fácilmente cuantificable, entre 1882 y 1909 el número de concesio-



nes mineras productivas se dividió por 5,6 y el de Has. ocupadas por 6,3, proceso totalmente inverso al seguido por Vizcaya. Murcia pasó de significar el 42,59 por 100 de dichas concesiones, al 12,46. Sin embargo, este descenso, aspecto muy significativo en el mantenimiento del modelo territorial, no se produce en el número de obreros de la minería, puesto que entre las citadas fechas casi se duplican, pero debido a la estructura de la propia sierra minera. A pesar de este incremento se pierde peso en el conjunto nacional, puesto que de significar el 19,30 se retrocede al 15,71. El verdadero error que se cometió en este largo período exportador radica en una absoluta falta de planificación económica al conceder todas las facilidades a la penetración de capital extranjero, que gozó de absoluta libertad de movimiento y de la completa garantía de unos rendimientos netos.

Respecto de la agricultura y la agroindustria el producto característico, por su trascendencia como producto líder de la exportación murciana, es el pimentón. Producto industrial derivado de la agricultura que a partir de 1830 empieza a abrir los primeros mercados dominados por arrieros murcianos procedentes de Espinardo, La Ñora y Cabezo de Torres, pedanías murcianas incluidas hoy en la primera corona periurbana de la capital. En principio se trata de abrir mercados próximos como Toledo y Quintanar de la Orden, pronto se avanza hasta Valladolid y Zamora, donde asientan dos focos redistribuidores de gran trascendencia, Tiedra y Toro, desde donde se penetra en Galicia, Asturias y Portugal. Este ámbito comercial junto a la intensificación de la producción agraria empieza a configurar un nuevo modelo territorial. Aunque como se advierte siguiendo el viejo eje vertebrado hacia el interior peninsular: el Camino de la Seda. A mediados de la centuria surgen en Espinardo las tres o cuatro primeras factorías exportadoras, que, además de consolidar los mercados ya citados, se introducen en Barcelona, Málaga y Vigo, puertos marítimos que enlazan con el de Cartagena, del que reciben el pimentón y lo reexpiden a comisionistas de grandes firmas comerciales de Génova y Hamburgo, que a su vez lo introducen en los circuitos comerciales hispanoamericanos. Este enlace portuario es de suma repercusión para el cierre del nuevo modelo territorial que configura la Región de Murcia. A lo largo de la segunda mitad del XIX estos circuitos de comercialización no sólo se incrementan en el área del Mediterráneo, abriendo los mercados de Argelia y Túnez, sino que pasan a ser controlados directamente por los murcianos, que en la primera década de la siguiente centuria marcan dos hitos importantes, conquistan el mercado húngaro para poco más tarde desplazar al paprika húngaro de los Estados Unidos de América del Norte. El resto de las exportaciones agrarias y agroalimentarias atraviesan por difíciles circunstancias de regulación y acomodación a una normalización de mercado. Si la naranja y el limón se acomodan rápidamente no ocurre lo mismo con la industria conservera que no supo defender sus intereses y contempló la pérdida de mercados, casi siempre por competencias desleales de las que no estaban exentos los propios murcianos.



Sin duda alguna, la decadencia de la minería y las continuas guerras comerciales que sostienen la agricultura y la agroindustria, son dos claros justificantes para que los proyectos de ferrocarriles secundarios y estratégicos no pasaran de algún cajón del funcionario del Ministerio de Fomento.

## II. RESPUESTAS PARA LA ORGANIZACIÓN TERRITORIAL

En una dinámica económica-espacial como la esbozada, el principal y prioritario problema con el que se encuentran los responsables políticos y de las instituciones regionales radica en el intento de adecuar el territorio a las necesidades sociales y económicas. Adecuación que sólo puede lograrse a través de las infraestructuras específicas, aquellas que sean capaces de soportar e incrementar la dinámica económica: instalaciones portuarias que agilicen la ruptura de carga; telecomunicaciones que faciliten la relación comercial; carreteras y ferrocarriles que articulen el territorio con sus nodos redistribuidores y éstos con el exterior. Sin embargo, dejando a un lado las portuarias, puesto que el puerto comercial de Cartagena entra en funcionamiento en 1887, el objetivo de este trabajo se concreta en esbozar las infraestructuras terrestres en sus avances más significativos y desarrollar más detalladamente los ferrocarriles secundarios. Infraestructuras todas ellas que ofrecen en su respuesta un incontenido deseo de reforzar fenómenos de polaridad y centralidad.

### 1) Las telecomunicaciones

Respecto de las telecomunicaciones, como elemento clave de interrelación en el desarrollo económico, conocen un empuje inusitado en los primeros años del siglo. El telégrafo y el teléfono se convierten en articuladores del territorio regional con la capital, que actúa de nodo redistribuidor.

Los principales avances en la telegrafía empiezan a registrarse a mediados del decenio con varios proyectos, entre los que destacan la línea Cieza-Jumilla para conectar el Altiplano con la ciudad de Murcia, al mismo tiempo que se realiza el estudio de instalar un nuevo hilo entre Cartagena y Madrid, que entra en funcionamiento en 1908 y aligera los problemas de conexión con los circuitos comerciales internacionales. En estos momentos se plantea la necesidad de enlazar la capital con todas las poblaciones de la región, para ello se construyen las líneas de Fortuna a Abarán por Archena; Mula a Bullas, Caravaca y Moratalla; Murcia a Cieza; otro nuevo hilo de Cieza a Jumilla; Murcia a Espinardo, Molina y Alguazas; Mula a Pliego; Fortuna a Abanilla; y los ramales de Alcantarilla, Puerto Lumbreras y Pacheco. Todo ello viene a suponer que en la Región de Murcia se cuenta con un millar de kilómetros en líneas telegráficas. Además deben contabilizarse dos iniciativas importantes para la relación con las provincias limítrofes, los proyectos de dos hilos de Hellín a Jumilla que facilita la salida a Valencia, y de aquí a



Madrid, y el de Murcia a Granada para complementar las relaciones con Andalucía.

Avances muy similares se registran respecto del teléfono, aunque sobresalen dos trabajos de suma importancia para el desarrollo económico, uno de carácter interregional e internacional y otro intrarregional. En el primer caso está la instalación de una línea interurbana que ponga en comunicación a Murcia con Cartagena, Lorca, Huércal Overa y Almería, entre sí, con todas las capitales y poblaciones importantes de la Península y con París y demás poblaciones francesas de la red internacional. En el segundo caso se hace una línea telefónica provincial que une Murcia con Alhama, Totana, Lorca, Puerto de Mazarrón, Cartagena, La Unión, Fortuna, Archena, Abarán, Cieza, Mula, Bullas y Caravaca. Pero con una variante muy interesante, a este trazado se incorporan todas las entidades de población que tengan telégrafo. Sin embargo, en este amplio proyecto de comunicaciones destaca la creación de estaciones telefónicas municipales en Beniel, Aledo, Albudeite, Campos del Río, Lorquí, Librilla, Ceutí, Cotillas, Villanueva, Ulea, Ojós y Ricote. También se incluyen las pedanías de Corvera, Campillo, La Paca y Archivel. Para completar la función nodal de la ciudad de Murcia se proyecta enlazarla telefónicamente con los centros productores más importantes de la agroindustria, como son buena parte de sus pedanías: Monteagudo, Esparragal, Santomera, Nonduermas, Era Alta, La Ñora, Javalí Nuevo, Javalí Viejo, Guadalupe, Aljucer, El Palmar, La Alberca, Los Garres, Beniján, Torreagüera, Alquerías y Sucina. Igual idea se desarrolla respecto de la industria minero-metalúrgica, sólo que distinguiendo entre la extractiva y la transformadora, puesto que se concede a La Unión el enlace con Algar, Beal y Estrecho de San Ginés, y a Cartagena con la corona de barrios pericentrales que acoge a las industrias y sus trabajadores, pues se conecta con San Antonio Abad, Santa Lucía, Barrio de Peral y Barrio de La Concepción.

## 2) Carreteras y caminos

El hecho de que la ciudad de Murcia gane cada vez mayor fuerza como nodo agroindustrial, cuya materia prima y buen número de industrias transformadores se extiende por las vegas del Segura, y de forma más acentuada en su huerta tradicional, es lógico que se haga un esfuerzo en infraestructuras de caminos y carreteras, aunque, como ocurre con el puerto, se genere un modelo que venga a reforzar la polarización y el centralismo, hecho que va a convertirse en una constante en la historia de las comunicaciones regionales que desemboca en la actual paranoia. Las preocupaciones en este sentido son constantes, y así en 1907 se incluye en el Plan General de Carreteras del Estado un trazado que va a convertirse durante mucho tiempo en un importante eje colector de los dos espacios económicos más dinámicos, es la que partiendo de Santomera, en el alto de las Atalayas, a Murcia termine en la del Puente Nuevo a la de Torrevieja a



Balsicas, pasando por Alquerías y su estación de ferrocarril. En 1908 se consigue la comarcal vecinal de Pachecho a San Javier y Venta de la Virgen a Balsicas. Se hace el estudio de la carretera del Alto de las Atalayas a Murcia a la de Archena a Pinoso por Abanilla. La carretera de Santomera a Alquerías; la de Archena a Mula; se subasta el trozo primero de la de Molina al Km. 8 de la de Murcia a Puebla de D. Fadrique, esta uniría Alguazas con Molina mediante el puente de hierro en el Segura; también se subastan la de Cabo de Palos; la de la Esperanza a Portmán y la de Cehegín a La Paca. En 1909, se incluye en el Plan General de Carreteras del Estado un importante entramado para potenciar los dos nodos con sus respectivas áreas de influencia y las posibilidades de agilizar la salida al exterior. De la amplia relación de planes de obras cabe destacar los siguientes: Alguazas a Puebla D. Fadrique pasando por Campos y Albudeite; Archena a Alcantarilla por Ceutí y Cotillas; Molina a la fábrica de la pólvora de La Ñora, por la Ribera; Palmar a Beniaján por La Alberca, Algezares y Los Garres; Puerto de la Cadena a Fuente Alamo por Corvera y Valladolides; Cartagena a la de Cieza a Mazarrón; Alcantarilla a fábrica de la pólvora en La Ñora; Murcia a Puebla D. Fadrique a la de Puente de Genave a Elche de la Sierra; Totana a Bullas por Aledo; Tobarra a la de Archena a Pinoso; Yecla a la de Ocaña a Alicante; enlace de la de Murcia a Puebla D. Fadrique a la de Hellín a la de Albacete a Jaén; Yecla a la Estación de Almansa; del Palmar a Beniaján por La Alberca y Los Garres.

### 3) Los ferrocarriles estratégicos y secundarios

Resulta paradójico comprobar como los principios a los que ha respondido, en sus diversas épocas, la legislación ferroviaria española, siempre ha reconocido la importancia del ferrocarril: “A mayor intensidad de la vida nacional se intensifica más la importancia de los caminos de hierro, manifestándose en 1855 -ley de 3 de junio-; en 1864 -ley de 13 de abril-; en 1864 -ley decreto 14 de noviembre-; en 1877 -ley 23 de noviembre-; conjuntamente con aquella aspiración *a extender la benéfica influencia de las vías férreas...*, comunicado con las arterias principales de centros productores iniciada en 1868 -Real Orden de 1º de septiembre- y concretada luego en 1901 -proyecto de 19 de octubre-; en 1904 -ley de 30 de julio-; en 1908 -ley de 26 de marzo-; en 1912 -ley de 23 de febrero-” (3). De esta compleja legislación que pretende articular de modo integrado todo el territorio, para nuestro propósito interesa destacar la ley de 26 de marzo de 1908, porque en ella aparece claramente expresados el concepto y los objetivos de los ferrocarriles secundarios y estratégicos, en su art. 1º: “Se consideran ferrocarriles secundarios todos los destinados al servicio público con motor mecánico de cualquiera clase que no estén comprendidos en la red de servicio general, tal como se halla

(3) Alcubilla. *Diccionario de la Administración Española. Compilación de la Novísima Legislación de España en todos los ramos de la Administración Pública*. Director, M. Martínez-Alcubilla. Imp. R. Caro Raggio. Madrid, 1923.



definida y establecida en el Capítulo I de la ley de 23 de noviembre de 1877... Se consideran ferrocarriles estratégicos aquellos que, con independencia del servicio que presten a otros intereses generales, atienden directamente a necesidades o conveniencias de la defensa nacional”.

Interesa matizar que el concepto de ferrocarriles secundarios se inspira en los llamados locales en Alemania, vecinales en Bélgica y de interés local en Francia. Su trazado planteó desde el primer momento serias dificultades puesto que despertaron gran interés, problema que también se dio en los países que se toma como modelo. En cuanto a la finalidad de los ferrocarriles hay una curiosa coincidencia entre todas las fuerzas que participan en su diseño, se sigue con minuciosidad las políticas europeas imperantes, en el sentido de que el ferrocarril debe llegar a todas las zonas por su “acción fecunda”, estos ferrocarriles articulan el territorio con los ferrocarriles generales. En un principio el dilema se plantea en dos direcciones antagónicas, acerca de si debían extenderse por las comarcas prósperas para su más adecuada explotación o por las comarcas “decaídas” para “excitarlas a la producción y al trabajo”.

El problema respecto de los ferrocarriles estratégicos es bastante menor, puesto que la justificación de las necesidades de su construcción, los motivos a que obedecen aparecen claramente explicitados en el preámbulo del proyecto de ley que regula estas líneas, presentado a las Cortes en virtud de autorización concedida por R.D. de 4 de noviembre de 1907, que dice: “No ya necesidades estratégicas, que por sí solas justifican este proyecto de ley, sino urgencias de carácter industrial que con apremio demandan nuevos cauces para transportar la riqueza del país, mueven al gobierno a someter a la deliberación de las cortes el problema de los ferrocarriles de las costas”.

En la Gaceta de Madrid de 27 de marzo de 1908, el Ministerio de Fomento hace público un apéndice de la citada ley de ferrocarriles secundarios y estratégicos, dividida en dos subapartados:

a) Plan de Ferrocarriles Secundarios con garantía de interés, formado con arreglo a lo dispuesto en el art. 15 de la ley, donde se relacionan todas las líneas con la longitud aproximada en kilómetros de cada una de ellas, en total se proyectan 120 líneas con una longitud de unos cinco mil trescientos cuarenta kilómetros; en esta relación en la provincia de Murcia aparecen tres ferrocarriles (Fortuna a Caravaca por Archena, con 75 kms.; Totana a Mazarrón, de 32 kms.; Calasparra a Caravaca, de 28 kms.).

b) Plan de ferrocarriles estratégicos formado con arreglo a lo dispuesto en el art. 32 de la ley, relaciona 73 líneas y tan sólo una de ellas corresponde a la provincia de Murcia, de Cartagena a Águilas, con 69 kms., pero dentro de la peculiaridad de ferrocarril costero por la importancia industrial que este ámbito





tiene en ese momento. Sin embargo, en el art. 35 de la mencionada ley se cita un proyecto claramente estratégico, aunque participa de la tipología costera, "El Gobierno abrirá desde luego, con arreglo a las prescripciones de esta ley, los concursos correspondientes para la presentación de proyectos de las siguientes líneas: ...Tercero, las de un metro que falten para completar las del mismo ancho en la costa S. y SE. desde San Fernando a Cartagena, pasando por el Campo de Gibraltar, Málaga y Almería por la costa".

Además de ambas tipologías de ferrocarriles hay un hecho incuestionable, y es que la iniciativa privada, amparada en la legislación, se interesa por la construcción de ciertas líneas que son de reducido coste pero de inmediata rentabilidad, y que no son precisamente todas las que aparecen en los citados listados. En este capítulo se incluye el proyecto de Ferrocarril Secundario entre La Unión y la Estación de Balsicas por El Algar, Los Alcázares y San Javier, que participa tanto de los secundarios, por el interés económico de la zona, como por su trazado costero de interés industrial. Aunque es preciso apuntar que hubo abundantes iniciativas de este tipo, en la misma Región de Murcia cabría citarse el anteproyecto de Ferrocarriles Secundarios de Mula a Alcantarilla y Mula a Murcia por Albudeite y Campos del Río, aunque este proyecto es mucho más tardío, pues su memoria se redactó en 1920.

Asimismo cabe añadir que las autoridades murcianas solicitaron del Ministerio de Fomento la inclusión en la relación de ferrocarriles secundarios de los tramos Mula-Alcantarilla, de 27 Kms.; Caravaca-Lorca, de 53 Kms.; Lorca-Ramonete, de 20 Kms. Ferrocarriles que se incluyen en la opción de estimular el desarrollo de áreas "decaídas", pues se quería salvar el aislamiento en que vivían Fuente-Alamo, Mazarrón, Caravaca, Cehegín, Bullas, Mula, Archena y Fortuna, y de modo muy concreto estas dos últimas poblaciones por la particular atracción que en estos momentos están produciendo los balnearios.

En este trabajo, por razones de espacio, pero también por el impacto que hoy podría tener en el modelo territorial regional, se presta atención al ferrocarril secundario de iniciativa privada que aglutina las dos tipologías, aunque se designe como secundario, y al que vamos a denominar como Ferrocarril Secundario del Mar Menor.

### *3.1. Ferrocarril del Mar Menor*

El proyecto de ferrocarril secundario entre La Unión y la Estación de Balsicas por el El Algar, Los Alcázares y San Javier, como ya se ha indicado, se trata de un tramo no incluido en la relación publicada en la Gaceta de Madrid. La razón es muy simple, es redactado con anterioridad al citado índice, basado en los postulados del proyecto de ley de dichos ferrocarriles, puesto que su memoria se concluyó en octubre de 1907. Este adelanto se justifica por tratarse de un ferrocarril de iniciativa particular.



El documento que manejamos (4) aparece subtítulo como Memoria Industrial, y consta de los siguientes apartados: aspecto económico del proyecto; presupuesto de construcción; producto bruto o rendimiento total de la línea; tarifas; presupuesto del servicio de la explotación; y el plano del recorrido que se adjunta. Se plantea como un negocio industrial y se justifica plenamente su rentabilidad tanto para los inversores como para la comarca, para ello realiza un triple análisis con el que se pretende conocer con precisión: 1º) el capital necesario para la construcción; 2º) los ingresos correspondientes al producto bruto, 3º) los gastos de la explotación. Hechos los correspondientes balances el trazado de este ferrocarril resultaba de gran rendimiento para los inversores, que precisaban una suma de 1.200.000 pesetas.

Desde el punto de vista del interés que tiene para la comarca se hace un completo estudio estadístico del movimiento de carruajes con viajeros y mercancías que transitan por las carreteras sobre el espacio en el que se va a instalar el ferrocarril. La estadística del movimiento de carruajes por las carreteras de La Unión a San Javier y de San Javier a la estación de Balsicas, dan un promedio de 307 carruajes diarios transportando viajeros y productos de la región al mercado de La Unión, centro de todo el movimiento industrial y comercial de la comarca. El 15 por 100 de dichos carruajes se dedican al transporte de viajeros y el resto al transporte de mercancías, compuestas básicamente por aceites, sal, cereales, paja, vino, uvas, pescados, leña, melones, algarrobas y demás productos agrícolas de la comarca. Estos arrieros, como consecuencia de la no construcción de este ferrocarril, subsisten hasta los años sesenta. Se calcula que el número de viajeros anualmente superaría los ochenta y dos mil, sin incluir la población minera, que diariamente, pero en mayor número las vísperas de fiesta y baradas y al día siguiente de unas y otras, hacían el viaje a pie desde sus casas a las minas y viciversa, por falta de elementos de transporte y por no poder abonar el porte excesivo que cobran los dueños de los carruajes. El proyecto plantea la posibilidad de atraer a estos obreros con precios populares y frecuencia de recorridos adecuados a los horarios de sus trabajos. Asimismo considera a la población flotante, cada vez más creciente, que acude a Los Alcázares en la época de los baños, población que en el verano de redacción del proyecto se estima alcanzó las treinta mil almas. Flujo poblacional que seguirá en progresivo aumento a juzgar por el auge que ha tomado la construcción de casas de recreo en este poblado.

Respecto de las mercancías su transporte se realiza en carruajes tirados por dos o tres caballerías para incrementar la capacidad de carga, que puede estimarse en una media de una tonelada por carruaje, lo que supondría un tráfico diario próximo a las trescientas toneladas.

---

(4) Ferro-carril del Mar Menor. Tip. de Martínez y Giménez. Murcia, 1908, 18 pág.



Uno de los objetivos básicos de los ferrocarriles secundarios, el de unir espacios dinámicos con la redes fundamentales, queda perfectamente justificado por el movimiento que experimenta la estación de Balsicas, que se convertiría en nodo de relación, que en el año de referencia ha registrado un contingente de 25.000 viajeros con billete y un movimiento superior a las quince mil toneladas de mercancías, de las que dos tercios son facturadas y el resto recibidas. Este movimiento integrará en su día el incremento que supondrá la línea propuesta por lo que la comarca verá mejorada su capacidad de relación y desarrollo.

### *3.2. Impacto potencial de los ferrocarriles secundarios en el modelo territorial actual*

Resulta obvio afirmar que todos los proyectos, por decisiones centralistas, quedaron en simples utopías, cuando hoy serían básicos en la economía y el desarrollo regional puesto que articularían con la capital regional, a través de los ferrocarriles regionales, las dos actividades fundamentales: turismo y agricultura. Pero de modo muy particular el denominado del Mar Menor, puesto que los campos litorales que atravesaría conocen hoy un esplendor agrícola que necesita de unas comunicaciones rápidas y próximas a los centros de producción. Dos variables totalmente desconocidas en estos ámbitos.

Un examen detenido del trazado del ferrocarril del Mar Menor, induce a plantear interrogantes de muy diversa naturaleza acerca de la actual cortedad de miras para el desarrollo y la planificación ¿Cuál sería hoy el centro comarcal? ¿Cuál la cantidad y diversidad de materias primas transportadas? ¿Cuántos automóviles se desplazan por las carreteras que discurren por ese espacio? Un ferrocarril que uniría el puerto de Cartagena con el aeropuerto, los dos puntos de ruptura de carga más importantes de la Región, pero también los más infrautilizados, no se les deja jugar el papel que les corresponde y para sentenciarlos se defiende el trazado de una autopista que una la comarca más dinámica de la Región con su más directa competidora, la vecina provincia de Alicante, ciudad dotada de un aeropuerto que lleva camino de convertirse en subsidiarios suyos, y un puerto con mejores ofertas que el regional.

En definitiva, se trata de un ferrocarril que hoy puede tener mucho más interés que cuando se planifica. Desde el punto de vista turístico recorre todo el litoral ¿cuántas ventajas supondría para el turismo extranjero?, llegada al aeropuerto e inmediata distribución por cualquier punto del Mar Menor, a ello cabría añadir formas turísticas muy de moda, las posibilidades del excursionismo y del agroturismo. Bajo la perspectiva de la exportación de los productos grarios todavía puede ganar mayor interés, si las políticas territoriales se reconducen, recogen las mercancías dedicadas fundamentalmente a la exportación y las trasladaría a los tres puntos clave en la ruptura de carga: puerto de Cartagena, aeropuerto de San Javier y estación de Balsicas, donde se uniría con el sistema general de ferrocarril-



les. Tres puntos que podrían dotarse de la correspondiente vigilancia para el cumplimiento de las normativas comunitarias. Las ventajas de un transporte rápido, limpio y cerrado en origen son totalmente desconocidas por quienes tienen la responsabilidad de tomar decisiones en la actual ordenación del territorio. Pero hoy como ayer priman ignorados y oscuros intereses de política que no hacen sino incrementar los desequilibrios territoriales.



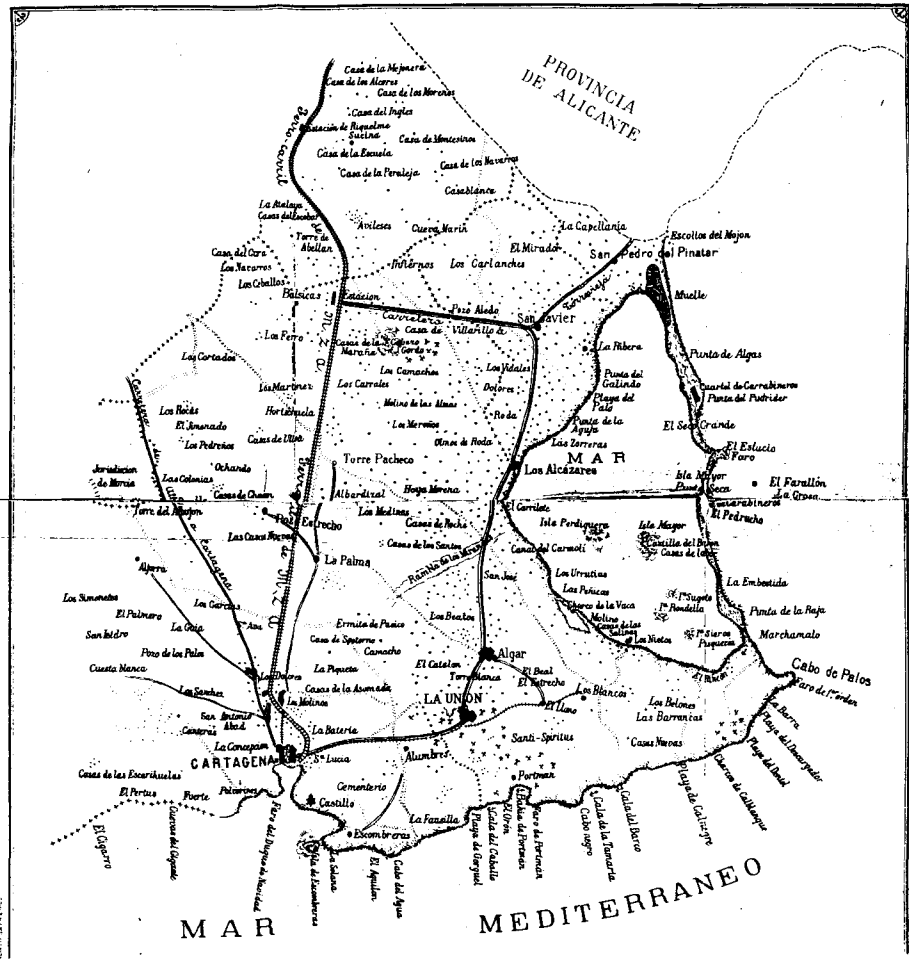
# PLANO DE LA CARTA EN LA ZONA CORRESPONDIENTE Á

## LA UNIÓN, LOS ALCAZARES, S.<sup>ta</sup> JAVIER Y BALSICAS.

### SIGNOS COVENCIONALES

- Cabeza de partido
- Ayuntamiento
- Aldea, logar, etc.
- ↕ Arsenal marítimo
- Camino
- Carriada de ganados
- Carretera
- Cortijo, casa
- Ferrocarril de M.Z.A.
- Límite de término de ayuntamiento
- Límite de provincia
- \* Minas
- Paredes
- Salinas

Escala de 1:200.000 metros



"Prohibida la reproducción total o parcial sin consentimiento del autor"

