

NOTAS SOBRE LA RED VIARIA EN EL AREA METROPOLITANA DE MURCIA

*Alfredo Morales Gil **

La estructura metropolitana, que en la ciudad de Murcia está configurando la organización espacial realizada en los últimos años ha sido debida a las formas de producción y al consumo en grandes unidades, al tiempo que se originaba una división y especialización del trabajo, todo lo cual, junto a las necesidades de actividades del terciario, es el requisito que necesita el capital en la actualidad para la creación de una red viaria adecuada que permita un buen crecimiento socioeconómico de cara al futuro. Su no adaptación a estas demandas de la organización espacial, por el contrario, puede significar un parón y ralentización del proceso que induzca actuaciones negativas.

En el caso de Murcia se ha producido en los últimos años una concentración creciente del terciario en las áreas centrales, y en especial el terciario de carácter decisonal, acompañada de una localización industrial y sanitaria en zonas periféricas. Todo esto si no va aparejado a una buena red de comunicaciones interna que a su vez esté enlazada con las vías de comunicación que la una al resto de la región y, sobre todo, con los grandes centros de consumo nacionales y extranjeros, puede provocarle una serie de disarmonías en su funcionamiento que se empezarán a manifestar por una segregación espacial de la población que sería más acusada en función de los niveles de renta de los distintos barrios, como indica FERNANDEZ DURA, R.¹. Por todo lo cual se debe hacer un esfuerzo en la actualidad a fin de romper esta inercia a la que está abocada y de la que se puede salir, entre otras actuaciones, por un mejoramiento de sus vías de comunicación.

Los problemas de tráfico por carretera más graves que se le están planteando hoy día a Murcia y su área metropolitana son los derivados de la no

(*).—Catedrático de Geografía. Universidad de Alicante.

construcción de la autopista Alicante-Murcia o en su defecto del retraso en la realización de la autovía prometida como sustitutiva de la anterior², y consiguientemente por el abandono en que se encuentra la N.340 ya que esperando hacer alguna de estas obras no se invierte absolutamente nada en su mejora.

Por lo tanto los accesos a la ciudad por el Norte y el Este están viéndose muy congestionados y con un futuro poco esperanzador sin que por ahora se haya dado alguna solución, salvo la prometida autovía. Los accesos del Este afectan no sólo a tierras murcianas sino también a alicantinas, todas las cuales presentan un alto grado de ocupación humana, en relación con las tierras de huerta más ricas de las Vegas Media y Baja del Segura, por lo que constituye una zona de paso importante y además es generadora de una serie de movimientos de mercancías y desplazamientos locales que vienen a sumarse a los tráficos foráneos que circulan por la Nacional 340, de forma que el tramo de esta carretera comprendido entre Orihuela y Murcia registra una de las intensidades de tráfico más altas (14.000 vehículos de media diaria), con un factor negativo derivado de las actividades agrícolas que se realizan en sus bordes y que inciden en el gran número de vehículos lentos que la invaden provocando una disminución en las velocidades medias en las horas punta, que en algunos días se reducen entre 30 y 40 Km/h.

El acceso N. de Murcia, aunque ha sido recientemente mejorado por una serie de obras que han salvado obstáculos muy importantes, como era el caso de su paso por Espinardo, presenta un atasco de tráfico entre Molina y Murcia que cada día se acentúa más, puesto que a ambos lados de esta carretera se ha realizado una localización industrial —área del Cabezo Cortado— que es generadora de flujos de vehículos ligeros y pesados en sus relaciones locales. Por otro lado la variante que se le hizo a esta carretera a su paso por Molina de Segura se ha convertido en una calle del ensanche de esta localidad con ubicación de industrias conserveras que dificultan su tránsito con el movimiento que engendran en sus alrededores. Por todo ello los 10 Km. que separan a estas dos poblaciones se han convertido en una calle industrial que realiza la conurbación de ambas, y el tráfico que circula por ella también tiene que adaptarse a unas velocidades bajas, como sucedía con el caso anterior, con incidencia negativa sobre las posibilidades de desarrollo futuro y las molestias que causan a estos núcleos de población que se instalan en sus proximidades.

Por el S. y W. de la ciudad existen también algunas dificultades al tráfico procedentes de Cartagena y Andalucía, pero con menor incidencia que en los casos anteriores. De todas formas se han proyectado una serie de obras tendientes a mejorar su situación, como es el desdoblamiento de la N. 301 en el Puerto de la Cadena cuya realización está prevista en 1984. Todavía esto no será suficiente hasta que se realice su enlace hacia el N. mediante una circunvalación, ya que hasta ahora sólo existe la idea de unir El Palmar (Venta de la Paloma) con Alcantarilla por una autovía, obra que resulta a todas luces insuficiente puesto que falta el tramo principal Alcantarilla-Molina o Lorquí, así se conseguiría una nueva carretera que quedaría bastante alejada de los núcleos de población y sobre todo evitaría la concentración de tráfico en Murcia e incluso permitiría recoger los que con dirección Andalucía-Valencia y Alicante pasaban por la capital y Alcantarilla.

Para resolver el paso del N. 340 por Murcia, las autoridades locales han propuesto al MOPU³ resucitar el viejo proyecto de la Ronda Sur que, con un trazado algo modificado respecto al originario y con nuevas soluciones de ingeniería viaria, haría la conexión con la nueva autovía procedente de Alicante por la Ronda E. y el puente de la FICA para desde allí dirigirse hasta El Palmar en búsqueda de la nueva autovía que se está proyectando y que uniría a esta localidad con Alcantarilla. Pero esta solución no parece acertada desde el punto de vista de la organización espacial pues terminaría por rodear a la ciudad con una serie de vías de circunvalación que impediría su tradicional contacto directo con la huerta a la que tan ligada se encuentra, al tiempo que se produciría una congestión de tráfico en zonas densamente pobladas y se perderían áreas de huerta que hermean el contacto de la ciudad con el campo, sin olvidar que sus expropiaciones serían costosísimas. Por todo ello con vendría pensar en una solución menos traumática desde el punto de vista paisajístico y más viable en cuanto al aspecto pecuniario.

En los últimos años se ha realizado una serie de anteproyectos y proyectos dirigidos a mejorar la red viaria metropolitana murciana, que en gran número no llegaron a ser realidad, al condicionar el de la autopista Alicante-Murcia a todos los demás, lo cual era bastante lógico puesto que cualquier obra de infraestructura a realizar debía de proyectarse buscando su enlace con esta importante vía de comunicación. De ahí que la configuración de la red viaria haya sufrido un notable retraso en su ejecución y solamente se han hecho algunas mejoras sobre la existente, ya obsoleta. Ahora que ya se sabe que la autopista no se va a construir, por no existir posibilidades económicas y en menor medida por el rechazo habido en el seno de grupos sociales amantes de los aspectos paisajísticos a los que podría dañar, se hace necesaria una actuación rápida y ordenada para plantear la red sustitutiva que enlace adecuadamente con los nuevos proyectos, cuya ejecución en algunos casos se ha pensado llevar a cabo entre 1984-85, destacando entre éstos el de la autovía Alicante-Murcia que en gran medida utilizará el trazado de la N. 340, aunque con algunas variantes para salvar su paso por núcleos de población. Se trata por lo tanto de planear la red viaria que necesita el área metropolitana murciana para los años venideros y terminar ya de una vez por todas con la provisionalidad con que muchas veces se viene trabajando y poder hacer así un ordenamiento adecuado del espacio que favorezca el desarrollo socioeconómico.

Entre los proyectos inmediatos que afectan a la red de carreteras que cruzan el área metropolitana destacan las mejoras de las nacionales 301 y 340. En el primer caso se pretende convertir a esta carretera en una de tipo REDIA desde Murcia a Albacete, para lo cual ya se han realizado una serie de mejoras como son la variante de Cieza y el acondicionamiento del Puerto de la Losilla. En 1984 está previsto hacer el desdoblamiento de calzada entre Murcia y Molina, obra que a todas luces parece insuficiente de cara al futuro, ya que solo mejorará la circulación a corto plazo de tiempo y sin impedir siquiera los giros a la izquierda, fomentando todavía más la localización industrial en sus bordes por lo que a los pocos años se puede llegar de nuevo a su saturación.

En cuanto a la N. 340, el tramo entre Orihuela y Murcia se piensa convertir en una autovía con serios inconvenientes en su trazado debido, sobre todo

a la intensidad de su ocupación humana. Por un lado en sus bordes existen varios asentamientos poblacionales que restarían agilidad al tráfico y habría que salvarlos mediante la construcción de una o varias circunvalaciones que siempre se encontrarían con los obstáculos de otras poblaciones próximas y de algunas viviendas del hábitat disperso de la huerta. Si se optara por la construcción de una variante desde Orihuela hasta Murcia esta tendría que construirse por en medio de la Vega afectando a las zonas tradicionales de cultivo, pero sobre todo entraría también en conflicto con las numerosas viviendas dispersas que en ella hay, y en definitiva se atentaría contra un legado paisajístico tradicional causándole un gran deterioro, al tiempo que se construiría una nueva muralla entre las poblaciones que quedarán de un lado y de otro.

Las posibles soluciones estarían en la construcción de unas variantes a las carreteras nacionales 301 y 340 que quedarán bastamente alejadas de los núcleos urbanos y de las zonas de huerta, a las que deberían afectar en lo menos posible. Así se podría construir dichos viales por el W. y N. de Murcia yendo ambos a confluír en las proximidades de la Estación de Lorquí sobre la N. 301. De esta forma, sin producir apenas alargamiento de los itinerarios, se desviaría todo el tráfico que no tenga por destino el área metropolitana de Murcia y en su caso contrario proceder a su distribución más racional al diversificar las vías de acceso a la capital y demás poblaciones del área. Estas hipotéticas soluciones tendrían además la ventaja de que salvaguardarían claramente los valores paisajísticos de la huerta tradicional, ya que su trazado transcurriría por zonas de secano o que han sido recientemente ganadas para el regadío pero que todavía presentan un bajo índice de ocupación poblacional. Además el coste de la construcción, que a primera vista podría parecer más elevado por el mayor número de kilómetros a realizar, a la larga se bonificaría por el avance que significaría en la planificación espacial del área e incluso en parte se compensaría por los menores costos de las expropiaciones de los terrenos y de las obras de infraestructura. Estas variantes serían de tipo autovía, libres por lo tanto de peaje, lo cual repercutiría en los precios de producción agrícola e industrial, así como agilizaría los intercambios internos de la zona. Estos nuevos viales se podrían acometer por iniciativa del Gobierno Regional con ayuda estatal. El posible tramo conflictivo, por sobrepasar los límites regionales, se reduciría a un corto recorrido de la variante oriental que a lo largo de unos diez o doce kilómetros transcurriría por los términos de Orihuela y Benferri, pero estos se beneficiarían de su realización porque los acercaría a la N. 301 que es la que utilizan tradicionalmente en sus relaciones con el centro peninsular.

Por el Norte, desde la Estación de Lorquí, partiría una carretera que a manera de variante circunvalaría el núcleo de Molina por el Este y entroncaría en las proximidades del Cabezo Cortado con los nuevos accesos a Murcia. Esta vía sería de unos doce kilómetros de longitud y posiblemente se podría construir de tipo REDIA pero con los cruces a distintos niveles, con lo que el tráfico por ella alcanzaría mayores velocidades. Este trazado parece el más adecuado desde el punto de vista paisajístico y económico ya que transcurriría todo él por tierras de secano y en algunos casos baldías, mientras que si se hiciese por el Oeste afectaría zonas tradicionales de huerta, a pesar de que en Molina no se esté respetando estas tierras como tales, ya que se ha

procedido en algunos casos a su urbanización. El verdadero problema radicaría en que parte del recorrido propuesto está ocupado por polígonos de localización industrial cuyo suelo, desde el punto de vista económico se ha revalorizado en los últimos años mucho más que los de huerta, de más valor estético y etnológico.

El acceso desde el E. habría que materializarlo en una vía casi paralela a la N. 340 que discurriría al N. de la Sierra de Orihuela, por el Campo de la Matanza. Arrancaría en San Carlos (punto kilométrico 30,5) y desde aquí se dirigiría hacia el W. por el S. de Benferri en busca del camino vecinal que desde esta localidad recorre el Campo de la Matanza, pasando por la Venta del Sordo en la Carretera de Santomera a Abanilla, y desde aquí, salvando el Embalse de Santomera, continuar hacia las casas de los Cuadrados, Casa de la Fuente... para finalmente confluir con la variante que penetra en Murcia por el N. en las proximidades del Cabezo Cortado o sobre el nudo de carreteras que se configuraría en las proximidades de la Estación de Lorquí. Este nuevo camino podría ser el tramo final de la autovía de Alicante a Murcia y su longitud de unos 25 km. Su construcción sería menos problemática y costosa que si se hiciese por la Vega, ya que afectaría fundamentalmente a tierras de secano, baldíos y sólo marginalmente a pequeñas áreas de regadío, puesto que por el Campo de la Matanza discurriría en parte siguiendo alguno de los caminos vecinales ya existentes. Las expropiaciones no son tan caras y en lo referente a los aspectos paisajísticos su presencia no sería tan perjudicial como en las zonas de huerta tradicional. Además se complementaría con una serie de enlaces en las intersecciones con las carreteras de Abanilla a Santomera y la de Fortuna a Murcia, de forma que los tráficos con destino a estas localidades y esta parte oriental de la Vega Media se podrían distribuir mediante estas carreteras secundarias, sin necesidad de llegar hasta Lorquí, a manera de peine.

Antes se aludió al proyecto del MOPU de construir una autovía que una a El Palmar con Alcantarilla, considerándola incompleta porque lo ideal es que se continuase al W. del Valle del Segura, salvando por Occidente las poblaciones de Javalí Nuevo, Las Torres de Cotillas, Alguazas, para finalmente, cruzando la Vega Media por una de las zonas donde menos se ensancha, confluir también en la Estación de Lorquí. Esta nueva variante presentaría la ventaja de desviar todo el tráfico de Cartagena-Madrid sin necesidad de pasar el tramo de la N.301 entre El Palmar y Molina de Segura que presenta intensidades de tráfico de alrededor de 20.000 vehículos día y al mismo tiempo, al confluir en Alcantarilla con la N.340, también recogería el tráfico que desde ésta vaya hacia Madrid, Valencia y Alicante, liberando de dicho paso a las poblaciones antes mencionadas, pues hoy día lo tiene que soportar una estrecha e insuficiente carretera comarcal, produciéndose grandes atascos en las inmediaciones de Alguazas y en la intersección de ésta con la de Madrid. Su ejecución no presentaría tampoco grandes inconvenientes salvo en el cruce de Alcantarilla y a su paso por la Huerta de Arriba en Molina, ya que en el resto de su trazado transcurriría por tierras de secano e incultas, que si bien algunas han sido transformadas recientemente en áreas de regadío no plantearían la problemática como en el caso de si se hiciese por el fondo del Valle del Segura. Su longitud sería de unos 22 km. y tendría las mismas particularidades que la antes descrita, es decir, varias intersecciones que ayudarían a

realizar una distribución de tráfico más racional que la actual, al tiempo que el núcleo sanitario de El Palmar conectaría mejor con las comarcas del N. y W. de la Región que ahora están un tanto marginadas respecto a aquellos servicios.

Dentro de esta nueva organización espacial habría que determinar la ubicación de nuevos espacios para localizaciones industriales, de los que al parecer está necesitada la Región. Estos tienen que disponer de fáciles accesos a las vías de comunicación. Pero no hay que caer en los errores que se cometieron en años pasados al elegir terrenos alejados de ellas en zonas de inundación, como sucede con el polígono de Sangonera, situado en el cono de deyección del Guadalentín sobre el río Segura. Por el contrario, el del Cabezo Cortado, que administrativamente no estaba reconocido como tal, fue el que más éxito obtuvo, a pesar de que la iniciativa privada especuló con sus parcelas, ya que se encontraba en las proximidades de la N. 301, y estar compartido entre los municipios de Molina de Segura y Murcia. Al responder este enclave industrial a ventajas de accesibilidad a una importante vía de comunicación y no a una planificación previa a cargo de determinados organismos, presenta cierta anarquía que se acentúa conforme se aleja de las orillas de la carretera, de forma que no presenta grandes perspectivas de futuro⁴.

La localización industrial más acertada en la Región sería en la zona portuaria de Cartagena —Dársena de Escombreras—, por reunir todas las condiciones básicas para tal fin. En el área metropolitana murciana parece como más adecuado el lugar donde se produzca la conjunción de carreteras importantes con el ferrocarril y la proximidad de núcleos poblacionales que abastezcan de mano de obra⁵. Estas condiciones se dan ya de una forma clara en la Estación de Lorquí, por lo que la ubicación de un polígono industrial en el área sería muy acertada por las siguientes razones: 1.º Su posición central respecto al N. del territorio regional y la Vega Media; 2.º Facilidades de salida a las carreteras y ferrocarril con direcciones a Madrid y Valencia ya en la actualidad; 3.º Proximidad relativa a los grandes centros consumidores de la Vega Media y Baja; 4.º Queda dentro de las nuevas zonas que han sido potencialmente mejoradas por el Trasvase; 5.º Gran parte de éste área está ocupada por terrenos baldíos o de secanos cuyos costos harían factible su construcción. Si a todas estas particularidades se pudiese sumar en un futuro, no muy lejano, la creación en sus inmediaciones de ese importante nudo de comunicaciones, que antes se ha indicado, resultaría uno de los polígonos industriales que más perspectivas presentaría de todo el territorio español, excepción hecha de los portuarios.

Si se tiene en cuenta que las convergencias técnicas en transportes contribuyen a una economía de medios que repercutirán sobre las producciones haciéndolas más rentables y competitivas, sin olvidar que cualquier planificación en este sentido ha de respetar al máximo los legados paisajísticos recibidos, se habrá conseguido mejorar las condiciones socioeconómicas de la comunidad que sea afectada por ella. Estas ideas son, en resumen, las que se intentan aportar en el presente trabajo sobre las comunicaciones en el Área Metropolitana de Murcia.

Alicante, 12 de enero de 1984
INSTITUTO UNIVERSITARIO DE GEOGRAFIA

NOTAS

1.—FERNANDEZ DURAN, Ramón: «La quiebra de la política de transportes». *Información Comercial Española*. Abril, 1981. Pp. 49.

2.—LA VERDAD, INFORMACION y otros periódicos se han hecho eco en muchas ocasiones, en los últimos años, de los optimismos y pesimismo sobre la construcción de la Autopista. Finalmente se descartó totalmente la idea para ser sustituida por el proyecto de una autovía, La Verdad de 4 de enero de 1984.

3.—LA VERDAD, 4 de enero de 1984.

4.—MORALES GIL, A. y LOPEZ ONTIVEROS, A.: «La localización industrial en el área urbana de Murcia» *Papeles del Departamento de Geografía*, n.º 3. Murcia, 1971. Pp. 159-170.

5.—MORALES GIL, A.: «Las comunicaciones en Murcia ante el desarrollo económico regional» *Papeles del Departamento de Geografía*. N.º 4. Murcia, 1974. Pp. 119-156.