

PRÓXIMO DESTINO: CARAVACA DE LA CRUZ

JOSÉ ANTONIO GARCÍA AYALA*
ESCUELA UNIVERSITARIA DE TURISMO DE MURCIA

Resumen: Desde el siglo XIII, numerosos viajeros han acudido a visitar Caravaca y su Cruz. En 1998, se concedió el Año Jubilar «in perpetuum», de forma que cada siete años y con carácter permanente, los peregrinos pueden ganar el Jubileo. Paralelamente, la ciudad del noroeste murciano ha conocido un desarrollo de las infraestructuras como nunca en su historia se había producido. Gracias a estos dos factores se esboza un futuro halagüeño en Caravaca, que sin duda va a contribuir al desarrollo de la actividad económica en la misma y a que por tanto, la Ciudad Santa se consolide como alternativa y complemento al tradicional modelo turístico de *Sol y Playa*.

Palabras Clave: Caravaca de la Cruz, turismo, transportes, autovía RM - 15, isocronas.

Abstract: Many travellers have come up to visit Caravaca and its Holy Cross since the 13th century. In 1998, the Vatican conceded the Jubilee «in perpetuum». As a result of this, every seven years and forever, pilgrims are able to get the Jubilee. Likewise the Murcian Northwestern town has reached a development in its infrastructures as it has never been before. Thank to these two factors, Caravaca faces a bright prospects which undoubtedly will give rise to a further development of economic activity at the Holy - Town, so that can be consolidated as real alternative to traditional *Sun and Beach* tourism model.

Key words: Caravaca de la Cruz, tourism, transports, RM - 15 Motorway, isochrones.

Fecha de Recepción: 3 de mayo de 2010. Fecha de Aceptación: 19 de mayo de 2010

* Escuela Universitaria de Turismo de Murcia. Departamento de Recursos Turísticos. Paseo del Malecón, 5 - 30.004 - MURCIA (España).

E-mail: jagarcia@um.es

1. INTRODUCCIÓN

Basado en un acontecimiento que data del siglo XIII, durante las últimas dos décadas ha surgido una alternativa a la metropolización para la Comarca del Noroeste y más concretamente el municipio de Caravaca de la Cruz, que han vivido bastante alejados a los procesos de terciarización de la economía de los grandes centros del resto de la Región de Murcia acaecidos durante la segunda mitad del siglo XX y principios del XXI. A esa nueva opción hoy se le denomina «turismo».

De unas particularidades históricas o hecho religioso, aparece una alternativa y sobre todo complemento del tradicional modelo de sol y playa. Andrés, (2006) habla de interacción entre «*mito religioso*» y producto turístico. Esa interacción, además se ha servido de la puesta en valor del patrimonio cultural de la ciudad y por tanto ha evidenciado la urgente necesidad de la rehabilitación de muchos de los edificios y espacios que forman este entorno. El mismo autor define dicho «*mito religioso*» como todo el conjunto de representaciones mentales nacidas de mensajes surgidos de una tradición del siglo XIII; afirmando que se convierte en un producto turístico muy apetecible para una sociedad que presenta unos factores muy favorables para el consumo (cada vez hay más personas jubiladas deseosas de conocer estas manifestaciones religiosas mientras disfrutan del ocio y por otra parte, las políticas laborales otorgan mayor disponibilidad de tiempo libre semanal).

Por otro lado, la red básica regional de carreteras, ha experimentado un relanzamiento sorprendente desde hace unas tres décadas, propiciado por los flujos de tráfico relacionados con el complejo agroalimentario y el turismo (Cebrián, 2004: 34).

La competitividad de este territorio en materia de patrimonio cultural está en un nivel muy aceptable si se compara con otras áreas de su entorno. No obstante, el auténtico reto que se le presenta es mantenerlo vivo y en disposición de ser «consumido» por los turistas, siempre dentro de las pautas que marca la Carta del Turismo Cultural cuya máxima es la sostenibilidad del mismo. (Millán, 2007:9).

El presente artículo pretende relacionar cómo se ha desarrollado la historia del culto a la Santísima y Vera Cruz de Caravaca y especialmente el poder de atracción que ha tenido a lo largo de los siglos con la accesibilidad a la ciudad, una vez que se ha recuperado la tradición y que se ha puesto en valor la misma con el fin de crear una interesante fuente de ingresos para el

municipio y de diversificar el turismo en la Región de Murcia. Para ello, el método de trabajo seguido ha sido una combinación de consulta bibliográfica con un trabajo de campo consistente en la visita a la ciudad de Caravaca de la Cruz y las distintas infraestructuras de transportes que prestan servicio o lo han hecho en la historia reciente al municipio objeto de estudio.

2. APROXIMACIÓN HISTÓRICA A LA CRUZ DE CARAVACA

Ya desde época muy temprana ha habido un reconocimiento oficial por parte de la Iglesia a la Cruz de Caravaca. Así consta en varias bulas y documentos por los que se conceden privilegio e indulgencias a los peregrinos que adoren la reliquia, visitando la capilla de la Vera Cruz. El padre Cuenca, en su historia sobre la Santísima Cruz (escrita en 1722), afirma que apenas ha habido algún pontífice que no haya concedido alguna gracia o indulgencia a la Cruz (Ballester, 2002: 17). Desde entonces, los peregrinos han acudido a Caravaca en mayor o menor medida, dependiendo siempre de la seguridad de los caminos que derivaba de la coyuntura histórica, con el fin de obtener los favores de la Vera Cruz.

El culto a la Cruz ya aparece consolidado en el siglo XIV, siendo a partir de los años sesenta cuando empieza a tomar importancia. A este respecto, conviene destacar la bula de 1379 del Papa Clemente VII de Aviñón.

En 1583 y 1621 se conceden Jubileos para la fiesta de la Cruz. Se menciona la concesión de privilegios especiales a la capilla anterior en donde se conservaba la Reliquia dentro del Alcázar y altar de la Santa Cruz, junto a otro ubicado en el mismo recinto. Se trata de una indulgencia especial para los que visiten la capilla y la Cruz depositada en ella.

En 1768 hay también dos Breves de Clemente XIII que, a instancia de la Cofradía de la Cruz, otorga varios privilegios para las principales fiestas referentes a la Cruz que se celebran en Caravaca. Destacan los concedidos a los que visiten el Santuario el 3 de mayo (festividad principal) con indulgencia plenaria para los que allí oren por la paz entre los príncipes cristianos. León XIII, en el 4 de diciembre de 1893 ratifica los mismos privilegios. (Ballester, 1996: 30).

En 1981 se celebró el I Año Jubilar, como consecuencia de la celebración del 750 aniversario de la existencia de la tradición de la aparición de la Cruz. La solicitud del Obispo de Cartagena – Murcia a la Santa Sede fue concedida y significó el comienzo de un año pletórico de actividades

y afluencia masiva al Santuario para adorar la Vera Cruz. La concesión del Papa Juan Pablo II se efectuó por varios motivos: por la existencia tan antigua del culto a la Cruz y su presencia ininterrumpida en Caravaca, por tratarse de un leño de la Cruz (que no es un símbolo cualquiera), por los antecedentes de antiguas peregrinaciones y por la extensión de la devoción popular entre gran número de gentes. (Ballester, 1996: 37).

1996: II Año Jubilar: Ha constituido la celebración que ha certificado el nuevo periodo de proyección de la devoción y conocimiento de la Cruz a niveles nacionales. La afluencia de miles de peregrinos de gran parte de provincias españolas y numerosos extranjeros ha sido la constante durante todo el año. El carisma religioso e histórico que tiene la Santa Reliquia provocó la convocatoria y presencia de decenas de comunidades parroquiales y de fieles que realizaban su jubileo con familiares y grupos. Sin duda, los jubileos de la Cruz se han consolidado con fuerza suficiente para poder repetirse periódicamente, como un camino renovado a seguir para la proyección religiosa de la Cruz en su historia moderna y futura. Así se realizarán periódicamente cada siete años a partir de esta última celebración. (Ballester, 2002: 25).

Dos años después, en 1998, el Obispo de la Diócesis de Cartagena – Murcia, Javier Azagra solicita la concesión de la celebración jubilar en Caravaca «In perpetuum» a la Santa Sede, es decir, de forma permanente. Ese mismo año, Juan Pablo II contesta afirmativamente la solicitud del obispo murciano. De esta forma, a partir de 2003 se celebrará en Caravaca otro año jubilar que se irá repitiendo cada siete años, ya para siempre. Así, Caravaca de la Cruz aparece junto a Roma, Santiago de Compostela, Santo Toribio de Liébana y Jerusalén en el mapa que conforman las cinco ciudades santas de la Cristiandad. Precisamente es en el mismo año 2003 cuando Caravaca es visitada por el entonces cardenal Ratzinger, que en 2005 se convertiría en el Papa Benedicto XVI. Además, se debe también mencionar que en 2004, las fiestas patronales de Caravaca en honor a la Santísima y Vera Cruz son declaradas de Interés Turístico Internacional.

Como consecuencia de todo lo anterior, llega el momento en que la ciudad de Caravaca y sus habitantes están preparados y tienen un producto que consigue venderse, ya no sólo una vez cada siete años, sino con vistas a cada temporada; se hace por tanto necesario acercar a peregrinos y visitantes a la ciudad de la Vera Cruz. Las peregrinaciones se producen a mayor escala y por tanto los flujos de tráfico son mayores.

3. CÓMO LLEGAR:

ACCESIBILIDAD AL DESTINO CARAVACA DE LA CRUZ

3.1. Transporte por carretera:

3.1.1. Proceso histórico: desde los íberos hasta el siglo XX:

Tradicionalmente la comarca del Noroeste y particularmente el municipio de Caravaca de la Cruz han estado fuera de los grandes ejes de comunicaciones nacionales y regionales. En la Región de Murcia se han individualizado ancestralmente dos espacios socioeconómicos en razón a la participación de cada uno de ellos en el PIB. regional, se configura de este modo un modelo territorial en una clara dicotomía sur/norte, con una ancha franja de transición que, con bastante alternancia, participa tanto de una como de otra en un claro espacio de indiferencia. Caravaca pertenece geográfica y económicamente al área septentrional de la Región. No obstante, se trata de una de las comarcas de la Región de Murcia que guarda uno de los mejores patrimonios en arte, artesanía, arquitectura popular... (Millán, 2007:7).

No es hasta 2001 cuando Caravaca se conecta a la red de autovías de la Región de Murcia, tras la inauguración de la autovía C - 415 (actual RM - 15) y por tanto queda un poco más cerca de las dos áreas urbanas principales del entorno regional y por consiguiente de España y de Europa.

De acuerdo con Serrano, (2001: 20) las actividades económicas, intercambios de mercancías y particularmente el turismo, etc,... generan un copioso tráfico que sólo puede canalizarse si existen cauces de transporte adecuados. Consecuentemente ha de garantizarse los tiempos de viaje señalados y regulares; circunstancias imposibles de asegurarse en espacios con accesibilidad deficiente, como ancestralmente ha sido Caravaca.

Es cierto, que genéricamente, la construcción de una autovía no tiene efectos inmediatos; sin embargo, la C - 415 ha conseguido acercar la Cruz de Caravaca al resto del territorio regional de forma especialmente diligente. La futura conversión de las carreteras RM - 714 y RM - 730 en la autovía RM - 10, acercará más aún la localidad murciana al Altiplano, a Lorca y por tanto, Caravaca estará más cerca de Valencia, Madrid y Andalucía. Serrano, (2001: 77) calificó la construcción de la autovía C - 415 como una política territorial interesante; por cuanto ha ido encaminada a que la Región de Murcia dejara de ser el final o la cola de un corredor dinámico

a lo largo del Mediterráneo, es decir, que con su construcción se buscó ir captando nuevas áreas de influencia hacia el sur.

Pero sin duda, las vías actuales son la impronta, resultado de un proceso histórico que ha llevado siglos. Para comenzar a diseñar el mapa de carreteras que conocemos, deberíamos remontarnos a la época de los íberos y de los romanos. Sánchez (2009), en su ensayo histórico sobre los caminos de la Vera Cruz de Caravaca publicado en la revista Murgentana, hace un recorrido histórico que se ha utilizado en este epígrafe como fuente principal:

Se han encontrado vestigios de poblaciones romanas y algunas villas cerca de la actual Caravaca de la Cruz. La población más cercana e importante parece que fue Begastri, en el actual término municipal de Cehégín, y muy cerca de su casco urbano. Se cree que ésta pudo ser una comunidad urbana organizada según el modelo municipal romano. Igualmente en el Estrecho de la Encarnación se ha encontrado restos de entidades urbanas iberorromanas. Importantes fueron también Eliocroca (Lorca) y la primitiva Mula (Almagra). Son destacables asentamientos en las actuales provincias de Almería y Granada. Todos estos asentamientos urbanos estaban especialmente vinculados con la capital, Carthago - Nova. Y por tanto con la Vía Augusta y resto de vías romanas de primer orden. Los caminos de este periodo, se podían catalogar de segundo e incluso tercer nivel; sin embargo, por sus características constructivas y morfología, permitían el paso de carruajes en la mayor parte de los casos.

La existencia de los caminos romanos no acabó con esta civilización, sino que fue posteriormente utilizada, aprovechada e incluso en algunos casos mejorada por los nuevos moradores. La Alta Edad Media se convirtió en heredera de estos caminos; vías, que aunque no se adaptaron, no desaparecieron e incluso se aprovecharon.

Con la llegada de los musulmanes a la Península, los caminos se siguieron utilizando y hasta en algunos casos se respetaron. La red viaria de Al - Andalus fue una adaptación de la red heredada del pasado. Parece que el topónimo *Qarabaca* aparece por primera vez en una crónica almohade del siglo XII.

Tras la fragmentación de Al - Ándalus y la posterior transformación durante el siglo XI en reinos de Taifas, las calzadas sufren un abandono considerable, motivado por el escenario de inseguridad imperante en los mismos. Estas malas condiciones se verían acentuadas tras la llegada de los cristianos en el siglo XIII con Alfonso X El Sabio, ya que la comarca del

Noroeste quedaría en zona fronteriza durante los dos siglos siguientes, y por consiguiente en zona de continuo pillaje y vandalismo (que incluso llegaría hasta la Huerta de Murcia). Los caminos de la Vera Cruz de Caravaca tendrían una vida lánguida y accidentada, transitados por escasos buhoneros y algunos, también escasos peregrinos.

Después de la desaparición del reino nazarí, a finales del siglo XV, la situación cambiaría de forma importante. El Reino de Murcia ya no es zona fronteriza, desaparece el peligro de saqueos; se procede a la repoblación (destacamos especialmente la promovida por el Marqués de los Vélez entre 1512 y 1523) y por ende, aumenta el número de viajeros. Caravaca abre comunicaciones nuevamente con Granada y Almería tras la toma de Baza en 1489 y Granada en 1492, y se agiliza el «Camino de los Valencianos». Caravaca se convierte en una importante parada y fonda entre Valencia y Granada. A esto debemos añadir los caminos secundarios que unen las pequeñas poblaciones que poco a poco van apareciendo.

En el siglo XVII, la red de caminos se mantiene aunque con grandes dificultades en su conservación, cobrando especial relevancia el eje Valencia - Granada.

Los siglos XVIII y XIX no son especialmente proliferos en cuanto a la creación de nuevas vías. Durante el XIX empiezan a tomar importancia los caminos carreteros y la red nacional radial con centro en Madrid; a lo que debemos añadir el eje entre Andalucía y Valencia, pese a no ser radial. El mapa de carreteras y caminos de esta centuria, es ya muy parecido al que hemos conocido en los siglos XX y XXI. Tal y como afirma Serrano (2001: 34), la herencia del pasado, marca el presente.

3.1.2. El siglo XXI:

En la actualidad, cuando se habla de distancia, ya no nos referimos tanto a las tres dimensiones espaciales, sino más bien a la cuarta, que es la temporal. Y es que, cada vez más, las distancias se miden en isocronas o en la duración media que debe invertirse en recorrer una distancia (al final, el tiempo es el que van a valorar subjetivamente los habitantes y el que en definitiva rige los flujos).

En cuanto al transporte por carretera, hemos realizado la tabla número 1 en la que marcamos la distancia temporal aproximada de Caravaca con el resto de municipios de la Región y algunas de las ciudades de

España más o menos cercanas e importantes. Se tiene también en cuenta la variación de los tiempos de viaje en 2000, 2010, y 2020 (estimaciones basadas en los proyectos de las nuevas carreteras):

TABLA 1: TIEMPOS DE VIAJE DESDE/HACIA CARAVACA DE LA CRUZ. EVOLUCIÓN. AÑOS 2000, 2010 Y 2020.

Municipio	2000	2010	2020
Abanilla	105'	75'	70'
Abarán	65'	59'	45'
Águilas	100'	85'	60'
Albudeite	55'	39'	38'
Alcantarilla	70'	45'	45'
Alcázares (Los)	120'	80'	75'
Aledo	86'	65'	60'
Alguazas	75'	50'	45'
Alhama de Murcia	70'	55'	50'
Archena	75'	50'	50'
Beniel	95'	75'	75'
Blanca	75'	55'	40'
Bullas	25'	20'	20'
Calasparra	35'	25'	20'
Campos del Río	55'	40'	40'
Cartagena	105'	80'	75'
Cehegín	14'	11'	11'
Ceutí	75'	50'	45'
Cieza	60'	55'	35'
Fortuna	100'	70'	60'
Fuente Álamo	96'	70'	60'
Jumilla	65'	60'	45'
Librilla	75'	50'	50'
Lorca	70'	60'	45'
Lorquí	77'	52'	47'
Mazarrón	100'	80'	80'
Molina de Segura	79'	55'	50'
Moratalla	15'	14'	14'
Mula	40'	30'	30'
Murcia	80'	50'	50'
Ojós	75'	60'	55'

Municipio	2000	2010	2020
Pliego	45'	35'	30'
Puerto Lumbreras	75'	70'	55'
Ricote	80'	60'	55'
San Javier	110'	75'	70'
San Pedro del Pinatar	115'	80'	75'
Santomera	90'	60'	60'
Torre Pacheco	100'	75'	70'
Torres de Cotillas (Las)	75'	53'	50'
Totana	75'	65'	60'
Ulea	60'	59'	50'
Unión (La)	115'	80'	75'
Villanueva	70'	55'	50'
Yecla	90'	85'	65'
Albacete	115'	100'	85'
Alicante	120'	90'	90'
Almería	175'	140'	135'
Barcelona	390'	365'	350'
Bilbao	470'	440'	440'
Granada	160'	160'	160'
Madrid	235'	230'	215'
Sevilla	320'	300'	295'
Valencia	180'	170'	155'
Zaragoza	460'	372'	352'

Fuente: Elaboración propia

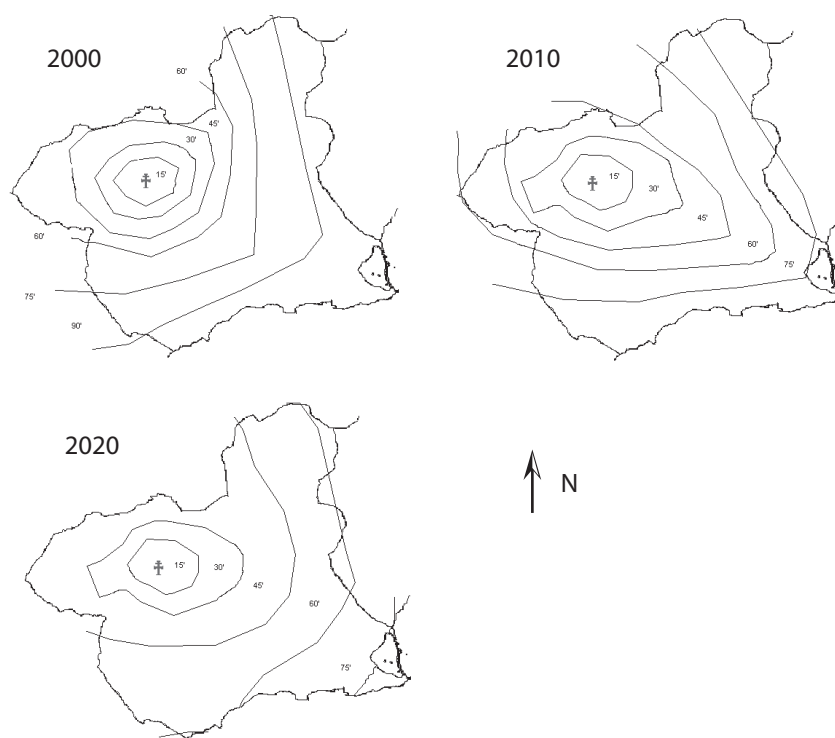
Se aprecia que entre 2000 y 2020 se reducen considerablemente los tiempos de viaje para llegar a Caravaca de la Cruz. En esto tiene mucho que ver, como ya se ha expuesto anteriormente, no sólo la construcción de la RM - 15 y la nueva conexión por autovía entre Lorca y Venta del Olivo pasando por Caravaca (RM - 10) previstas para antes de 2020, sino también con las mejoras en las distintas carreteras regionales de segundo y tercer orden. La conclusión que inmediatamente se puede obtener de la tabla es la reducción, considerable en algunos casos, de los tiempos de viaje.

Por carretera, Caravaca queda a algo menos de cincuenta minutos de la Capital, frente a la casi hora y media que se tardaba en el año 2000; facilitando los flujos que incluso en algunos casos son pendulares (cotidianos de ida y

vuelta). Tras la construcción de la Autovía del Noroeste - Río Mula, la comarca quedó unida por autovía con la zona más poblada de la Región (áreas metropolitanas de Murcia y Cartagena), que es el espacio que más vías de alta capacidad disponía en su territorio; por tanto, la vertebración de las comarcas del Noroeste y del Río Mula y el acercamiento de las mismas a los corredores internacionales que pasan por la Región y a otros municipios, han sido manifiestos.

Si definimos *isocronas* como las líneas que unen los puntos que se encuentran a igual distancia temporal, los mapas de isocronas para los años estudiados quedarían como muestra la siguiente figura. En la misma, se aprecia claramente cómo Caravaca está más cerca conforme pasa el tiempo, pues las isocronas se alejan de la misma con el devenir de los años:

FIGURA 1: MAPA REGIONAL DE ISOCRONAS CENTRADO EN CARAVACA. EVOLUCIÓN. AÑOS 2000, 2010 Y 2020:



Fuente: Elaboración propia.

En 2000, diez de los municipios de la Región se encontraba a más de cien minutos de Caravaca. Una década más tarde, ninguna cabecera municipal estaba por encima de esta distancia; en 2020, los trayectos serán más cortos todavía.

En lo que se refiere a transporte por carretera, Caravaca de la Cruz se ha encontrado hasta 2001 (año de inauguración de la autovía C - 415) en situación clara de desenclave, es decir, lejana de los principales corredores y por tanto con accesibilidad muy limitada. Esta situación se vio solventada en gran medida tras la puesta en servicio de la nueva autovía. Caravaca y su Cruz se acercaron a una gran parte del resto de la Región de Murcia, concretamente las comarcas más pobladas. Sin embargo, el acceso a la A - 30 por Cieza o a Lorca y Andalucía, sigue siendo relativamente difícil, a pesar de que las carreteras se mantienen en buen estado.

FOTO 1: ENTRADA A CARAVACA POR LACARRETERA DE CEHEGÍN, C - 415.



Fuente: José Antonio García Ayala.

En la foto 1 se aprecia la entrada a Caravaca desde Cehegín por la C - 415. En la actualidad existe la autovía RM - 15, habiendo quedado esta carretera para el tránsito local.

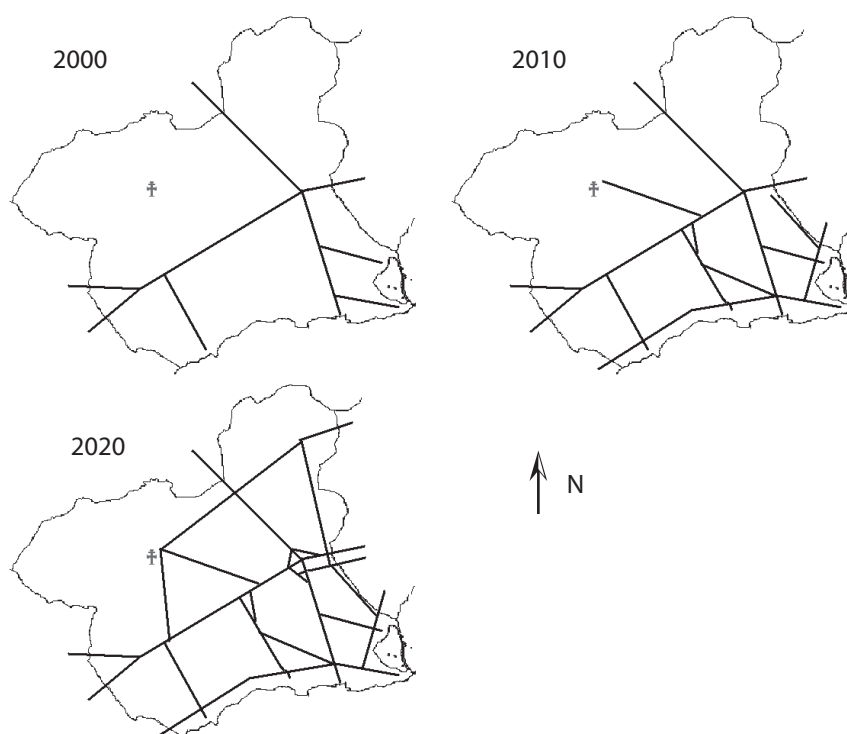
Llegados a este punto y de acuerdo con los nuevos proyectos de mejora e incremento de la red viaria; estamos en condiciones de afirmar que durante esta próxima década, la malla viaria estará completada y Caravaca estará más cerca, ya no sólo de Murcia y Cartagena, sino de Madrid, Valencia, Andalucía y por tanto del resto de España. La ciudad objeto del presente estudio, no es que esté más cerca del gran corredor internacional que forma la autovía del mediterráneo, sino que además, formará parte del mismo, siendo una opción muy atractiva para los vehículos que circulan entre Valencia y Andalucía, que podrán hacerlo por autovía sin tener que pasar por el área metropolitana de Murcia, recorriendo un distancia similar, pero con intensidades de tráfico menores.

FOTO 2: AUTOVÍA RM - 15:



Fuente: José Antonio García Ayala.

FIGURA 2: RED DE AUTOVÍAS Y AUTOPISTAS EN LA REGIÓN DE MURCIA. EVOLUCIÓN. AÑOS 2000, 2010 Y 2020.



Fuente: Elaboración propia.

Caravaca de la Cruz ya no será nunca más un espacio en situación de desenclave, sino más bien, formará parte de un territorio vertebrado y bien comunicado con el resto de la Región y del país por carretera. En dos lustros, la Cruz de Caravaca estará más cerca de los peregrinos de toda España, que tendrán mayor facilidad para llegar por este medio.

3.2. Transporte por ferrocarril

Si en la modalidad anterior hemos podido constatar cómo Caravaca se incorpora poco a poco a los ejes de comunicación importantes y progresivamente sale del aislamiento; la situación es bien distinta si hablamos del ferrocarril.

Actualmente el transporte en la Ciudad Santa es unimodal, es decir, sólo existe la carretera. Para llegar a las estaciones de ferrocarril más cercanas, hay que hacerlo en automóvil, y esto es un inconveniente.

En la tabla número 2 se muestra la distancia temporal a las estaciones de tren más cercanas de la Región de Murcia, que en principio podrían dar servicio al municipio del Noroeste:

TABLA 2: DISTANCIA DESDE CARAVACA AL FERROCARRIL:

Estación FFCC	
Alcantarilla – Los Romanos	45'
Archena – Fortuna	60'
Cieza	55'
Murcia de El Carmen	50'

Fuente: Elaboración propia.

De las cuatro estaciones que aparecen, en la práctica, es la de Murcia de El Carmen la más accesible, ya que no todos los trenes realizan paradas en las restantes. Un peregrino madrileño, que utilice el ferrocarril, que quiera ganar el Jubileo y/o visitar Caravaca, tendrá que tomar un tren a Murcia, adonde llegará más de cuatro horas después y a continuación tomar un autobús, coche alquilado o taxi hacia Caravaca. Además, con respecto a la primera opción, cabe señalar que en la ciudad de Murcia, la estación de ferrocarril y la de autobuses están separadas por 2 kilómetros, hecho que pone en evidencia la escasa intermodalidad en la ciudad de Murcia, otro elemento discordante, siempre deseable e interesante con el fin de provocar las mínimas rupturas de carga en el viaje. Para Serrano, (2001: 25) el transporte debe entenderse como un sistema abierto, pues la intermodalidad de los transportes es requisito fundamental para armonizar el mismo. Por tanto, desde el punto de vista ferroviario, Caravaca no tiene la facilidad para atraer flujos de viajeros directamente; e indirectamente (por la Capital) no es factible en absoluto. Ni en la actualidad ni en el futuro más inmediato, se ha contemplado el ferrocarril como opción para Caravaca.

Pero esto no ha sido siempre así; Caravaca de la Cruz ha estado conectada por ferrocarril con Murcia y las localidades intermedias a las dos ciudades durante casi cuatro décadas. Tras la aprobación de su construcción en 1925 en Consejo de Ministros, ocho años más tarde (tras dos de retraso), concretamente el 23 de mayo de 1933, el Gobernador Civil de la

Provincia recibió a los alcaldes de las localidades por donde iba a transcurrir el ferrocarril, para comunicarles que la inauguración de la línea con ancho de vía nacional sería el 28 de mayo de ese año. La última estación era la de Caravaca, pero el diseño de la misma no fue realizado como si de una estación término se tratase, pues el proyecto pretendía continuar la vía hasta Baza y posteriormente a Úbeda. Sin embargo, como en tantos otros lugares del país, el tren se detuvo y no siguió...

El 15 de enero de 1971 circuló el último ferrobús por las vías que casi inmediatamente fueron desmanteladas hasta Alguazas. Entre esta localidad y la antigua estación de Murcia - Zairaiche, varios trenes de mercancías que daban servicio a diversas empresas de la zona siguieron funcionando hasta los años ochenta y noventa, momento en el que los convoyes dejan de circular por la zona norte de Murcia, Molina de Segura y Alguazas.

En la actualidad, el corredor por el que discurría la vía ha sido habilitado como *vía verde* desde Alguazas para facilitar las peregrinaciones a pie o en bicicleta a la Vera Cruz.

FOTO 3: ANTIGUA ESTACIÓN DE CARAVACA:



Fuente: José Antonio García Ayala.

FOTO 4: ESTACIÓN DE CARAVACA: FINAL DEL CAMINO NATURAL DE LA VÍA VERDE DEL NOROESTE.



Fuente: José Antonio García Ayala.

3.3. Transporte aéreo

Los aeropuertos más cercanos y que en mayor o menor medida dan servicio a Caravaca de la Cruz son: Murcia – San Javier y Alicante, diez minutos más cercano el primero. En la tabla número 3 también hemos incluido el futuro aeropuerto de Corvera, que queda relativamente más cerca que los dos existentes (teniendo en cuenta las actuales comunicaciones por carretera).

TABLA 3: DISTANCIA DESDE CARAVACA A LOS AEROPUERTOS:

Aeropuerto	
ALC	85'
MJV	75'
Corvera	60'

Fuente: Elaboración propia.

La complicación que surge al plantear este tipo de transporte es otra vez la unimodalidad de los transportes en Caravaca de la Cruz. Cuando el peregrino o turista llegue a cualquiera de los tres aeropuertos, tiene que servirse de la carretera para llegar a la Vera Cruz.

En todo caso, la construcción del nuevo aeropuerto en el municipio de Murcia, concretamente en la pedanía de Corvera, es positiva para la Ciudad Santa, pues se estima que el viajero podría ganar más de quince minutos con respecto a la opción más cercana, que en la actualidad es San Javier.

4. CONCLUSIONES

Desde la aparición de la Cruz en Caravaca, ésta ha sido objeto de numerosas peregrinaciones cuya intensidad ha dependido en gran medida de la coyuntura histórica.

En la actualidad, la puesta en valor del mito que envuelve a la Ciudad Santa se plantea como la opción clave para impulsar la comarca del Noroeste y la alternativa a la metropolización de este espacio. Además, la existencia de dicho mito es también una interesante clave para diversificar y complementar el turismo en la Región de Murcia. A este respecto, cabe citar el Plan Director de Turismo de la Región de Murcia 2006 - 2012, que, entre sus objetivos, promueve de forma genérica el equilibrio territorial del desarrollo turístico, extendiendo la actividad turística a la mayor parte del territorio; para lo cual se debe favorecer la atracción de nuevos flujos turísticos próximos a espacios ya consolidados turísticamente. Caravaca de la Cruz, que en la creación de su oferta turística ha contado con importantes ayudas, debe demostrar que puede obtener buenos resultados a partir del aprovechamiento óptimo de sus recursos, de su «capital territorial» (Millán, 2007:1). La misma autora, en clara referencia a Caravaca de la Cruz, (2007:24), afirma que la clave de la competitividad de un destino turístico es alcanzar su sostenibilidad, y por esa razón es tan importante actuar sobre aquellos aspectos que pueden dificultar su desarrollo.

Cabe añadir el esfuerzo que se está realizando por parte de las administraciones para que Caravaca de la Cruz esté bien comunicada por carretera con el resto de la Región de Murcia y del país. Sin embargo, si está claro que hay que alabar esa voluntad por parte de la Administración en el transporte por carretera; también es cierto que nadie ha realizado ninguna acción a favor de la intermodalidad: la carretera es la gran apuesta (y única por el momento).

Tal vez sería interesante recuperar la vieja idea del tren para el Noroeste. En esta época en la que vivimos, en la que el tren está resurgiendo y se está convirtiendo en una seria alternativa a la carretera y al transporte aéreo; acaso no sería demasiado disparatado plantear una línea de cercanías o tranviaria entre Murcia y Caravaca de la Cruz. Este nuevo ferrocarril acercaría a las principales localidades del Noroeste aún más a visitantes, peregrinos y turistas a la vez que aportaría sostenibilidad e intermodalidad al modelo actual de transportes.

5. BIBLIOGRAFÍA

- ANDRÉS SARASA, J.L. (2006): "Interacción Mito religioso/Producto turístico en la imagen de la ciudad: Caravaca de la Cruz (Murcia)"; *Cuadernos de Turismo*, nº 18; pp 7 - 61.
- BALLESTER LORCA, P. (1996): *La Vera Cruz de Caravaca. Una historia, un símbolo, una fe*; Real e Ilustre Cofradía de la Stma. y Vera Cruz de Caravaca; Caravaca de la Cruz, 247 pp.
- BALLESTER LORCA, P. (2002): *La Vera Cruz de Caravaca: símbolo histórico y expresión ritual*; Ayuntamiento de Caravaca de la Cruz, 35 pp.
- CEBRIÁN ABELLÁN, A (2004): "Los servicios en la Comunidad de Murcia: creciente representación y tendencias en el cambio de milenio"; *Papeles de Geografía*, nº 39, pp 23 - 42.
- MILLÁN ESCRICHE, M. (2007): "La competitividad territorial como fundamento del desarrollo sostenible en destinos turísticos de interior: el caso de Caravaca de la Cruz" En: *Las Administraciones públicas y empresas turísticas ante el reto de la sostenibilidad. : XI congreso AECIT Murcia*, 17, 18, 19 enero de 2007. Murcia: Universidad Católica San Antonio. Madrid: AECIT., pp. 303-324
- SÁNCHEZ ROMERO, G. (2009): "Ensayo histórico sobre los caminos de la Vera Cruz de Caravaca"; *Murgetana*, nº 121, pp 34 - 73.
- SERRANO MARTÍNEZ, J.M. (2001): *Los Transportes en la Región de Murcia*; Murcia, Realidades, 318 pp.
- VVAA; *Plan Director de Turismo de la Región de Murcia*; Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, pp 28 - 49.

Fuentes electrónicas:

<http://members.fortunecity.es/caminoveracruz/ferrocarril.htm>
www.atlasdemurcia.com