



UNIVERSITAT  
POLITÈCNICA  
DE VALÈNCIA

Trabajo Fin de Grado en Fundamentos de la Arquitectura - Curso 2019/2020

Alumno: Javier Guerrero Brotons

Tutores: Rafael Marín Sánchez y Juan María Songel González



ESCOLA TÈCNICA  
SUPERIOR  
D'ARQUITECTURA

## Transformaciones urbanas en Caravaca de la Cruz (Murcia): Cien años descuidando su identidad territorial y cultural (1918-2018)





*«La recuperación de nuestra identidad pasa, en buena parte, por hacer común y pública una imagen del territorio [...]. Es toda la historia social la que está escrita en la disposición de los caminos, en los lugares de cruce y de intercambio; en la roturación de cultivos, en la construcción de canales o el regadío de huertas; en las formas de la propiedad, en el emplazamiento de las industrias, el crecimiento de las ciudades y su ocupación del entorno, los contradictorios impactos de las grandes infraestructuras... Cada comarca es, sobre todo, una mezcla específica de estos componentes, y sólo adentrándose en su descripción se empieza a sintetizar su alternativa».*

*Manuel Solà-Morales (1944, 3)*





## RESUMEN

Caravaca de la Cruz es una población de origen medieval de unos 16.000 habitantes (27.000 en su término municipal) situada en la Comarca del Noroeste de la Región de Murcia, en un territorio montañoso de notable valor paisajístico y cultural. Su fisionomía urbana deriva de su primitiva situación geoestratégica y la progresiva apropiación y domesticación del territorio circundante para el cultivo agrícola de regadío.

Esta circunstancia, favorecida por un envidiable sistema de acequias que redistribuían el agua procedente de las montañas próximas, contribuyó a la conformación de un paisaje de notable valor natural, histórico y cultural, principalmente a partir del siglo XVI. En esa fecha se convirtió en sede de una vasta Encomienda Santiaguista atrayendo a numerosas órdenes religiosas que, con sus fundaciones, también condicionaron la estructura urbana.

A partir de la segunda mitad del siglo XX su tejido edificado experimentó un rápido crecimiento, no bien planificado ni dirigido, basado en el modelo anglosajón de la creación de ensanches y la zonificación de usos, que descuidó peligrosamente los ejes de comunicación generando graves problemas funcionales, dotacionales y paisajísticos.

La alteración del espacio físico ocasionada por este descontrolado e insostenible crecimiento, que ha multiplicado exponencialmente el tamaño de la población aun manteniendo prácticamente invariable su número de habitantes desde 1950, derivó en una manifiesta pérdida de identidad de su esencia histórica y su marcada relación visual y económica con el entorno natural. Con ello, no sólo ha agotado sus recursos y degradado su paisaje cultural y natural, sino que, además, lastra el despliegue de estrategias futuras orientadas a mejorar su calidad e identidad como ciudad.

Este trabajo tiene por objeto identificar aquellos componentes cualitativos materiales e inmateriales, hoy muy diluidos, de esta población que, a lo largo de la historia, determinaron sus rasgos urbanos, culturales y paisajísticos más distintivos.

## PALABRAS CLAVE

*Caravaca de la Cruz; evolución urbana; calidad urbana; paisaje; identidad territorial.*



## **ABSTRACT**

Caravaca de la Cruz is a village of medieval origins with a population of around 16.000 inhabitants (around 27.000 for the whole municipality) located in the northwest district of the Region of Murcia, endowed with a substantial landscape and cultural value. Its urban morphology is given by its geostrategic position and its gradual taming and appropriation of the surrounding territories for enhancing the farmland irrigation.

Thus, its privileged irrigation systems, which redistributed water arising from nearby mountains, contributed to the shaping of a landscape with an outstanding historic, natural and cultural value. This was mainly from the XVI Century, as the order of Santiago settled in Caravaca and this attracted several religious orders that, in turn, conditioned its urban structure as well.

From the half of the XX Century, its built fabric experienced a rapid growth, not in a designed nor intended way, based in the anglo-saxon model of expansion and zoning of uses, and such dangerous negligence of the road networks resulted in major funding, aesthetic and functional issues.

Such alteration of the physical space derived from this uncontrolled and unsustainable growth, increased substantially the population size, though the number of inhabitants remained nearly unchanged since 1950. It turned out in the loss of identity from its historical essence and visual and economic relationship with the natural environment. Therefore, not only its resources have been depleted, which, in turn, tainted its natural and cultural heritage but also hampers further deployment of strategies for improving its quality and identity as a village.

This paper aims at identifying those qualitative elements, both material and immaterial ones, nowadays quite weakened, of this population that, throughout history, determined its urban features, its landscape and its culture.

## **KEY WORDS**

*Caravaca de la Cruz; urban evolvement; urban quality; landscape; territorial identity.*



## RESUM

Caravaca de la Cruz és una població d'origen medieval d'uns 16.000 habitants (27.000 habitants al seu terme municipal) situada a la Comarca del Nord-est de la Regió de Múrcia, territori muntanyós d'un gran valor paisatgístic i cultural. La seva fisonomia urbana deriva de la seva situació primitiva geoestratègica i la progressiva apropiació i domesticació del territori circumdant de cultiu agrícola de regadiu.

Esta circumstància, afavorida per un envejable sistema de sèquies que redistribuïen l'aigua procedent de les muntanyes pròximes, va contribuir a la conformació d'un paisatge de notable valor natural, històric i cultural, principalment a partir del segle XVI. En aquesta data es va convertir en seu d'una vasta Encomana Santiaguista atraient nombroses ordes religioses que, amb les seves fundacions, també condicionaren l'estructura urbana.

A partir de la segona meitat del segle XX el seu teixit edificant va experimentar un veloç creixement, no ben planificat ni dirigit, basat en el model anglosaxó de la creació dels eixamples i les zonificacions d'usos, que va descuidar perillosament els eixos de comunicació generant greus problemes funcionals, dotacionals i paisatgístics.

La alteració de l'espai físic ocasionat per aquest descontrolat e insostenible creixement, que ha multiplicat exponencialment la dimensió de la població mantenint encara pràcticament invariable el seu nombre d'habitants des del 1950, derivà en una manifestant pèrdua d'identitat de la seva essència històrica i de la seva marcada relació visual i econòmica amb l'entorn natural. Amb tot això, no sols ha esgotat els seus recursos i degradat el seu paisatge cultural i natural, sinó que a més perjudica el desplegament d'estratègies futures orientades a millorar la seva qualitat e identitat com a ciutat.

Aquest treball té com a objectiu identificar aquells components qualitius materials e immaterials, avui en dia molt diluïts, d'aquesta població que, al llarg de la història, determinaren els seus trets urbans, culturals i paisatgístics més distintius.

## PARAULES CLAU

*Caravaca de la Cruz; evolució urbana; qualitat urbana; paisatge; identitat territorial.*





# ÍNDICE

<b>1. Introducción</b>	<b>1</b>
1.1. Motivación	1
1.2. Metodología	1
1.3. Fuentes de estudio	2
<b>2. Contexto</b>	<b>5</b>
2.1. Contexto geográfico y topográfico	5
2.2. Estructura territorial: caminos y comunicaciones históricas	6
2.3. Sistema de acequias e instalaciones hidráulicas	8
2.4. Interés paisajístico	12
<b>3. Análisis histórico-gráfico del núcleo primitivo</b>	<b>15</b>
3.1. Primeros asentamientos en el cerro del castillo (s. XII a XV)	15
3.2. Expansión urbana fuera de las murallas en el siglo XVI	16
3.3. Colonización de los cerros colindantes (s. XVI-XVII)	22
3.4. Las nuevas barriadas del siglo XVIII	26
3.5. Tipologías edificatorias	28
<b>4. El siglo XIX: reforma interior y mejora dotacional</b>	<b>31</b>
4.1. Los efectos de las desamortizaciones de Mendizábal (1836-1837) y Madoz (1854-1856)	31
4.2. Las nuevas infraestructuras de transporte y comunicación	33
4.3. Nuevos trazados y mejoras de los espacios públicos	36
4.4. Las nuevas edificaciones dotacionales	40
4.5. La llegada de la electricidad y el agua potable	41
4.6. El avance de la industria y las transformaciones del entorno	45

<b>5. El siglo XX: La transformación industrial y las primeras propuestas de ensanche</b>	<b>51</b>
5.1. Las nuevas infraestructuras de transporte y comunicación	51
5.2. Evolución de los usos industriales y terciarios	53
5.3. Nuevos equipamientos y espacios singulares	56
5.4. Apertura de la Gran Vía (1918-1922)	70
5.5. Estructura urbana de 1933	74
5.6. Apertura de la Calle Ángel Blanc (ca. 1960)	76
<b>6. El siglo XX: Los Planes Generales y la gran expansión urbana</b>	<b>79</b>
6.1. Plan General de Ordenación Urbana de 1985	79
6.2. Plan Especial de Reforma Interior de 1991	82
6.3. Plan General de Ordenación Municipal de 2007	88
<b>7. Evaluación</b>	<b>93</b>
7.1. Debilidades	93
7.2. Amenazas	102
7.3. Fortalezas	103
7.4. Oportunidades	104
<b>8. Conclusiones</b>	<b>113</b>
<b>9. Bibliografía</b>	<b>117</b>







# 1. INTRODUCCIÓN

## 1.1. Motivación

La idea de realizar mi Trabajo Final de Grado sobre este tema, nace de mi vinculación con Caravaca, mi ciudad, y por el interés que siempre me ha suscitado su historia, entorno y urbanismo, potenciado durante los años de Grado por mi creciente nivel de madurez y de conocimiento sobre la Arquitectura. Las conversaciones con personas conocedoras de Caravaca y su historia, me motivaron a acordar con el profesor Rafael Marín, caravaqueño también, la realización de este trabajo, actuando él como tutor junto con Juan María Songel.

Se decide enfocar el trabajo fundamentalmente en la imagen de la ciudad y su patrimonio paisajístico y cultural, el cual se ve enormemente transformado, y en ocasiones maltratado, durante el siglo XX. Con el análisis realizado y las conclusiones obtenidas, se pretende ofrecer a aquellas personas que lo lean, y a mí mismo, una imagen global de Caravaca, que sintetice su historia, desarrollo urbano y patrimonio arquitectónico, y sobre todo, natural, el cual suele quedar a menudo en segundo plano.

## 1.2. Metodología

Se documentarán y analizarán de manera exhaustiva, las decisiones estratégicas desplegadas a lo largo del siglo XX que han desembocado en la problemática actual de Caravaca de la Cruz, con particular atención al deterioro cualitativo del paisaje urbano, su relación con la calidad de vida de sus habitantes y la relación con su pasado. Dicho diagnóstico representa un punto de partida imprescindible para recuperar y dar a conocer a la sociedad su carácter e implementar estrategias que contribuyan a una lenta recuperación de la calidad de sus espacios públicos.

Para poder realizar un análisis certero de las transformaciones de Caravaca en el siglo XX, se realiza un estudio desde el origen histórico de la localidad, y su evolución con el paso del tiempo, profundizando siempre en los parámetros urbanísticos y paisajísticos, y tomando como punto de partida la contextualización de la ciudad y su entorno. Se lleva a cabo un estudio de su desarrollo histórico desde el siglo XV para acabar profundizando en el siglo XX, objeto del trabajo. Finalmente, se concluye con una evaluación de las transformaciones urbanas realizadas en este siglo, analizando las debilidades y amenazas a

las que se enfrenta Caravaca, subrayando las fortalezas que posee, y planteando una serie de actuaciones como oportunidad para mejorar la calidad de vida de sus vecinos, y recuperar parte del patrimonio paisajístico y tradicional perdido.

### **1.3. Fuentes de estudio**

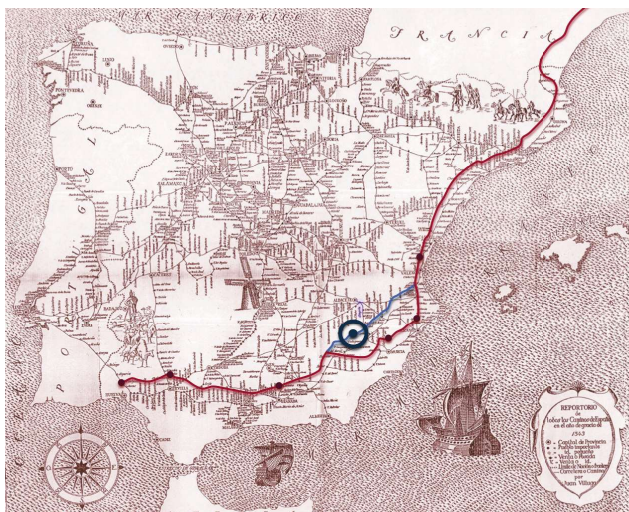
Para su realización, además de los sucesivos planes urbanísticos de la localidad, se recopilará documentación inédita, procedente del Archivo Municipal de Caravaca de la Cruz, el Archivo General de la Región de Murcia, el Geoportal de datos espaciales de esta Comunidad Autónoma, de artículos de revistas especializados en la historia y arquitectura de la localidad, y de otros archivos y organismos estatales con datos relevantes para el estudio.











**Fig. 2.3:** Caminos de España en 1543. En rojo, la Vía Augusta, y en azul, su variante interior, la cual pasa por Caravaca.

padres franciscanos a partir de 1615 y, poco después, promovieron el establecimiento del vía crucis o recorrido profesional con 14 ermitas de penitencia que le dan nombre.

A partir del siglo XIX la ciudad inició su expansión por aquellas zonas con una orografía menos accidentada que, hasta ese momento, habían quedado reservadas para los cultivos. Las nuevas edificaciones tienden a aglutinarse, además, en torno a los nuevos viarios que se trazan o modifican en ese momento.

## 2.2. Estructura territorial: caminos y comunicaciones históricas

La población de Caravaca, por su ubicación en el noroeste de la Región de Murcia, ocupa un lugar privilegiado en el importante eje de comunicación que comunicaba por el interior los territorios levantinos con Andalucía desde la Antigüedad. Por este motivo, tradicionalmente ha sido punto de encuentro y lugar de paso de todo tipo de gentes. Además, la llegada de diferentes órdenes religiosas a la ciudad en el siglo XVI, extendió rápidamente el culto a la Vera Cruz de Caravaca, que desde ese momento se constituyó en un importante punto de peregrinación, desarrollándose en torno a la ciudad una serie de caminos y sendas que parten desde distintos puntos de la Península, y cuyo destino final es la Basílica de la Cruz de Caravaca.

El desarrollo urbanístico de la ciudad al comienzo de la Edad Moderna quedó fuertemente determinado o condicionado por el trazado de los caminos históricos que, partiendo de la puerta de Santa Ana, la principal puerta de acceso al recinto medieval, transitaban paralelamente a la red de acequias, atravesando la fértil y vasta huerta que se extendía por el sur y el oeste de la localidad hasta los márgenes del río Argos.

Estos caminos históricos eran cuatro: el de Alcaraz y Villanueva de los Infantes (por Moratalla), Andalucía Oriental (hacia Jaén), Lorca (hacia Almería y Granada) y Murcia (hacia Madrid y Valencia). Los caminos y las acequias forman parte de un conjunto indivisible, pues el recorrido de ambos coincide en gran medida, aunque no sabemos a ciencia cierta si fueron trazados unos en base a otras, o viceversa.

**Fig. 2.4:** Perspectiva aérea; en primer plano, Caravaca, y al fondo, Cehegín. Cortés, 2018.





Fig. 2.4

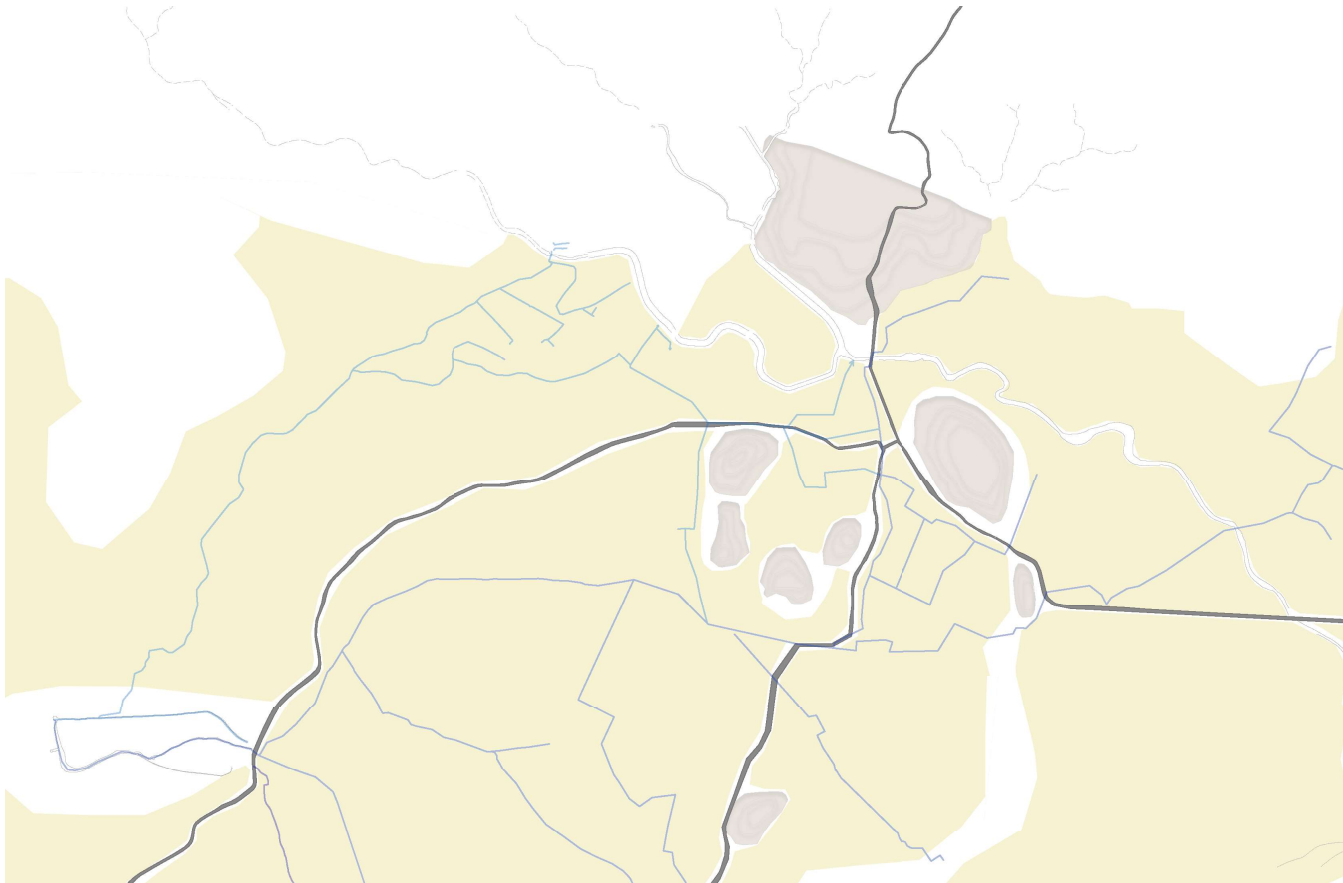


### 2.3. Sistema de acequias e instalaciones hidráulicas

Tradicionalmente, el abastecimiento de agua destinada al consumo humano, el riego, la ganadería y las pequeñas industrias se ha llevado a cabo a través de un importante sistema de acequias. El municipio posee varios nacimientos de agua —las Fuentes del Marqués, la Fuente de Mairena y la Fuente de los Frailes— que, desde hace más de mil años han abastecido abundantemente a las acequias de la localidad. Dos de estas acequias, la del Pilar y la de los Viñales, tienen su origen en el paraje natural de las Fuentes del Marqués, llamado así porque perteneció en su día al Marqués de San Mamés. La acequia de los Viñales regaba principalmente las huertas situadas al sur del nacimiento de agua, mientras que la Hila del Pilar atravesaba el núcleo urbano y daba servicio, junto con la acequia de Mairena, a la mayor parte de la población, a pesar de la deficiente calidad de sus aguas, bien documentada desde antiguo, que causaba numerosas enfermedades.

Como se ha señalado, estas acequias transitaban junto a los caminos históricos, bordeando de manera sinuosa los distintos promontorios que acogieron en su día los primitivos asentamientos tardomedievales. La combinación de estos factores —convivencia de una vía de comunicación con un flujo de agua y la particular orografía ligeramente montañosa del asentamiento— propició la ya referida proliferación de las primeras viviendas burguesas edificadas fuera de la muralla en los bordes de estas vías de comunicación, asentándose sobre las propias acequias para asegurar el suministro tanto a la vivienda como a las huertas que las circundaban. Este fenómeno queda constatado en todas las calles principales de la época: calle de las Monjas, calle Mayor, calle de La Tercia (actual Rafael Tejeo), Corredera, Mairena, Ródenas, etc., que, además, acogieron también la mayor parte de los conventos de órdenes religiosas que se establecieron en la localidad por aquellas fechas.

La acequia de Mairena nace en la Fuente de Mairena, y una vez que llegaba hasta la confluencia de la calle homónima con la carretera de Moratalla, o avenida de los Andenes, se bifurcaba en dos recorridos, recogiendo la Hila del Pilar sus aguas en tres puntos: en el Templete; en la calle Mayor, frente a la calle del Pilar; y en la referida calle del Pocico, junto a la iglesia del Salvador. Un último ramal de la acequia de Mairena se unía a la Hila del Pilar en la calle del Pocico y transitaba por la antigua calle de los Melgares (hoy calle de las Monjas) hacia el barranco de San Jerónimo para abastecer las plantaciones situadas



**Fig. 2.5:** Esquema de acequias (cian, la de Mairena, y azul, la Hila del Pilar) y caminos históricos de Caravaca. Al norte, el camino de Moratalla; al oeste, el de Andalucía Oriental; al sur, el de Lorca; y al este, el de Murcia. Se destacan los cerros o cabezos sobre los que se expande Caravaca. Al norte, el Calvario. Entre los caminos de Andalucía Oriental y Lorca, y en sentido antihorario, el de La Cruz (junto al camino de Andalucía), el de La Concepción, el del Carmen y el de San Sebastián. Al oeste, el más grande es el cerro del Castillo y el más pequeño, el de San Jorge. Al sur, el del Cabecico.

al noreste de la ciudad.

La Hila del Pilar comienza su recorrido desde el nacimiento de las Fuentes del Marqués, pasa por la popular Fábrica de las Fuentes, y llega hasta el Templete a través del Camino del Huerto. Durante su itinerario va bifurcándose en diferentes ramales para regar las huertas, pero el principal continúa desde el Templete por la Corredera, a continuación, por la calle Rafael Tejeo y después recorre la calle Mayor. En esta calle recoge las aguas de la acequia de Mairena en la confluencia con la calle del Pilar, y desde ese punto nace un ramal que abastece los huertos y viviendas ubicados junto a la calle Puentequilla. La ruta principal de la acequia del Pilar continúa por la calle Mayor, hasta unir sus aguas con la acequia de Mairena en las proximidades de la parroquia de El Salvador.

Finalmente, la población se abastecía también del agua procedente de la Fuente de los Frailes desde 1573, cuyo recorrido culminaba en una fuente de la plaza mayor de la villa, hoy denominada plaza del Arco, finalizada en 1558.

Aunque existe una servidumbre de paso que asegura el tránsito de estas acequias por el tejido urbano, la realidad es que, en las dos últimas décadas, muchos de sus tramos han quedado cegados, después de ser utilizadas durante años como improvisado conducto de saneamiento. El actual plan General del municipio tampoco recoge planos de su trazado por lo que, si nadie lo remedia, al menos sus ramales secundarios corren el riesgo de desaparecer sin dejar rastro alguno en poco tiempo.

Además de las acequias, existían otras infraestructuras derivadas de estas. Entre ellas se encontraban diversos molinos como el de Las Fuentes, que ya funcionaba en 1755; El Molinico, ubicado al inicio del Camino del Huerto desde Las Fuentes, que también existía ya en 1761; el de la Corredera o de Ramoncico, de 1546; el de Las Cruces o de Nicolás, en la actual calle Santísimo; el de los Álvarez, en la actual calle Rafael Tejeo; el de los Arañas, en el camino del Palomarcico, actualmente donde se ubica la calle Doctor Fleming, de 1919; y el de la Parra, en el Barrio de San Jorge, de antes de 1779. A lo largo de los años, sobre todo a partir del siglo XIX, comienzan a construirse junto a estos molinos, y aprovechando los saltos de agua, otras industrias como batanes, molinos de papel, almazaras, fábricas de luz... como la almazara de los Arañas.

**Fig. 2.6:** *Perspectiva de las montañas que rodean el valle en el que se sitúa Caravaca.*



Fig. 2.6





## 2.4. Interés paisajístico

Caravaca se ubica en un valle, entre las Sierras del Gavilán y de Burete, por el cual transcurre el río Argos, cuya relación con Caravaca y los diferentes asentamientos que en su territorio se han producido es milenaria. En este valle se produce un recorrido en línea recta que une los pueblos de Caravaca, Cehegín, el asentamiento de Begastri y Bullas, debido a su función defensiva, pues estas fortalezas formaban un cinturón encargado de la vigilancia de la frontera durante las guerras con el Reino Nazarí de Granada. La imagen que proyecta Caravaca es muy particular, pues mientras se penetra en el valle, se observa un piedemonte (o zona de pendiente suave al pie de una cadena montañosa) elevado respecto al río, y sobre él se erige como una atalaya el cerro del Castillo. Hasta el siglo XX, el castillo y las poderosas montañas que lo rodean eran bien visibles desde cualquier punto de la ciudad, pero dicha imagen referencial ha quedado ahogada y oculta por la edificación en altura que colmata la mayor parte de los espacios urbanos desarrollados durante el pasado siglo.

**Fig. 2.7:** *Perspectiva de la alameda que une Cehegín (en primer plano) y Caravaca (al fondo).*





Fig. 2.7









**Fig. 3.3:** Panorámica de parte del casco histórico de Caravaca. En primer plano la iglesia del Salvador; detrás, la iglesia de la Soledad (en el lugar donde se ubicó la primera iglesia del Salvador); a lo alto del cerro, la Basílica-Santuario; y al fondo, la huerta.

plaza y la puerta de acceso, estaba la antigua iglesia del Salvador (siglo XIV), en el lugar que posteriormente ocuparía la ermita de Nuestra Señora de la Soledad (siglo XVII). (Sánchez Romero, 2012)

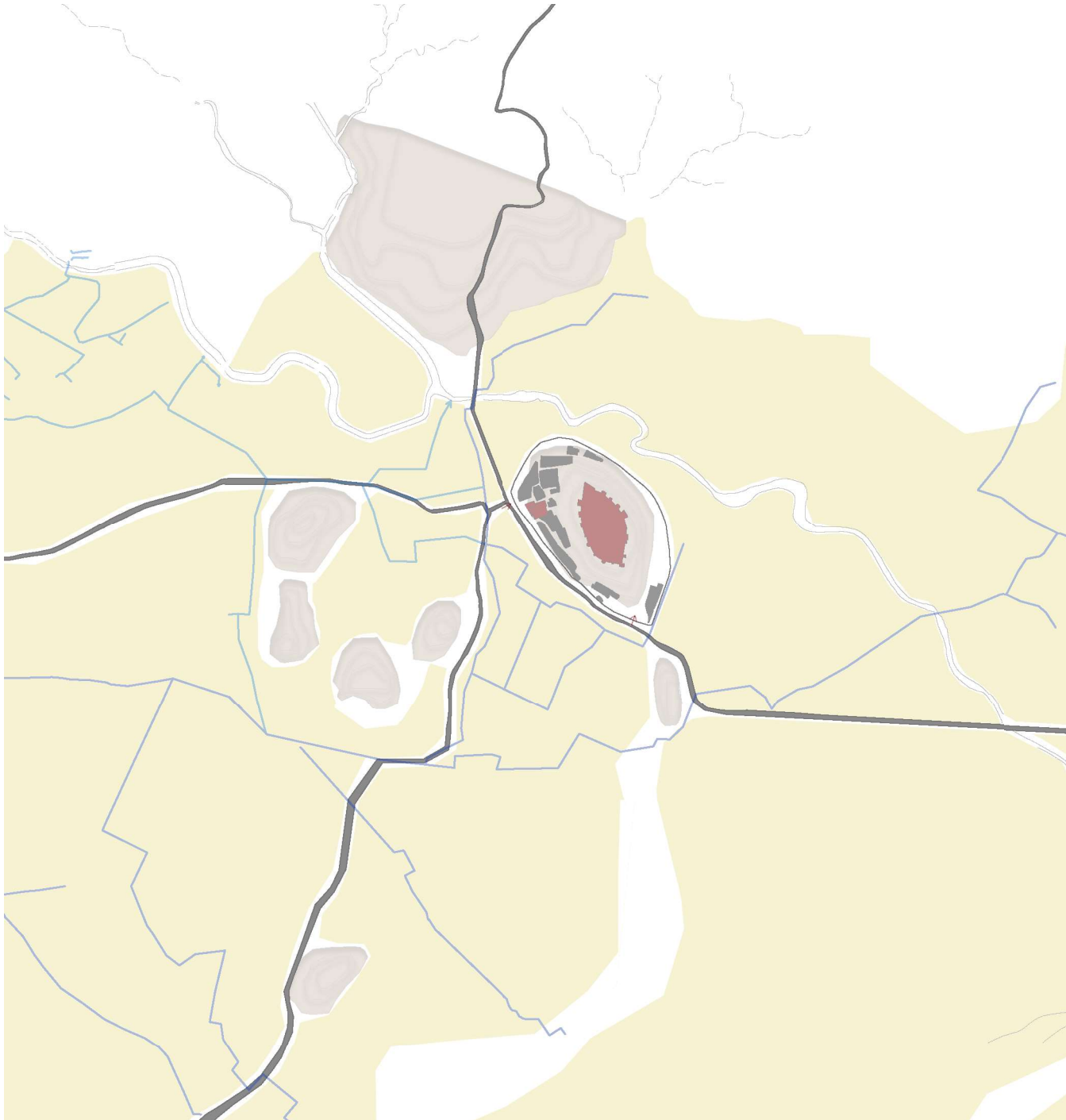
Conforme va reduciéndose el peligro de incursiones moriscas la población va aumentando, y adosando las nuevas viviendas a la muralla y a la iglesia mayor. En 1494 se abre un nuevo acceso a la villa conocido como Puerta del Sol, la cual se encuentra en la actual Carril, donde intersecta con la calle Adanes. (Marín Ruiz de Assín, Pozo Martínez, & Fernández García, 1986)

### **3.2. Expansión urbana fuera de las murallas en el siglo XVI**

Tras la toma de Granada por los Reyes Católicos en 1492, Caravaca dejó de ser un territorio de frontera y comenzó la repoblación. La villa intramuros se queda pequeña, y ante la ausencia de peligro, se empieza a desarrollar la ciudad fuera de la primitiva muralla. Las primeras viviendas se adosan a la parte exterior de la cerca, en los márgenes de los caminos y en zonas no aptas para el cultivo. Así, los históricos caminos que llegaban a la villa se fueron convirtiendo en calles: Puentecilla, en la confluencia de los caminos de Cehegín y Calasparra; de San Bartolomé, y posteriormente de los Melgares (actual calle de las Monjas), en el camino de Moratalla; Mayor y Herrerías, en la confluencia de los caminos de Lorca y Huéscar; y Mairena, en el camino de Andalucía Oriental.

Todos estos caminos, y más tarde calles, confluyen en la Puerta de Santa Ana. Es en este punto donde se decide construir la nueva iglesia de El Salvador a partir de 1536. Anteriormente se había proyectado una ampliación de la antigua iglesia mayor que llegaría hasta la muralla, pasando la calle por debajo del templo, pero esta propuesta no llegó a realizarse. Los promotores de la nueva iglesia fueron el Ayuntamiento y la Orden de Santiago, además del apoyo de familias nobles, que sufragaron los gastos de construcción con la adquisición de capillas para su culto privado y enterramientos. A pesar de estos apoyos, la iglesia quedó finalmente inacabada a falta de más de un tercio de su longitud. En sus inmediaciones, y siguiendo el camino de Murcia, se empieza a desarrollar la que sería la plaza Mayor, actual plaza del Arco (Pozo Martínez, 1999).

Paralelamente a la construcción de la iglesia mayor, la cual quedaba reservada para el culto de los no-



**Fig. 3.4:** Esquema de la evolución de Caravaca hasta el siglo XV. En rojo, equipamientos; en gris, trama urbana; en amarillo, la huerta circundante.





**Fig. 3.5:** Panorámica del casco histórico, similar a la figura 3.4. Se aprecian la plaza Mayor o del Arco, las calles Mayor y Puentevilla, la plaza Nueva, y la transformación de la huerta tradicional de Caravaca.



**Fig. 3.6:** De izquierda a derecha: Templete (edificado sobre el Humilladero), Hospital de la Concepción y San Juan de Letrán, e iglesia de la Concepción.

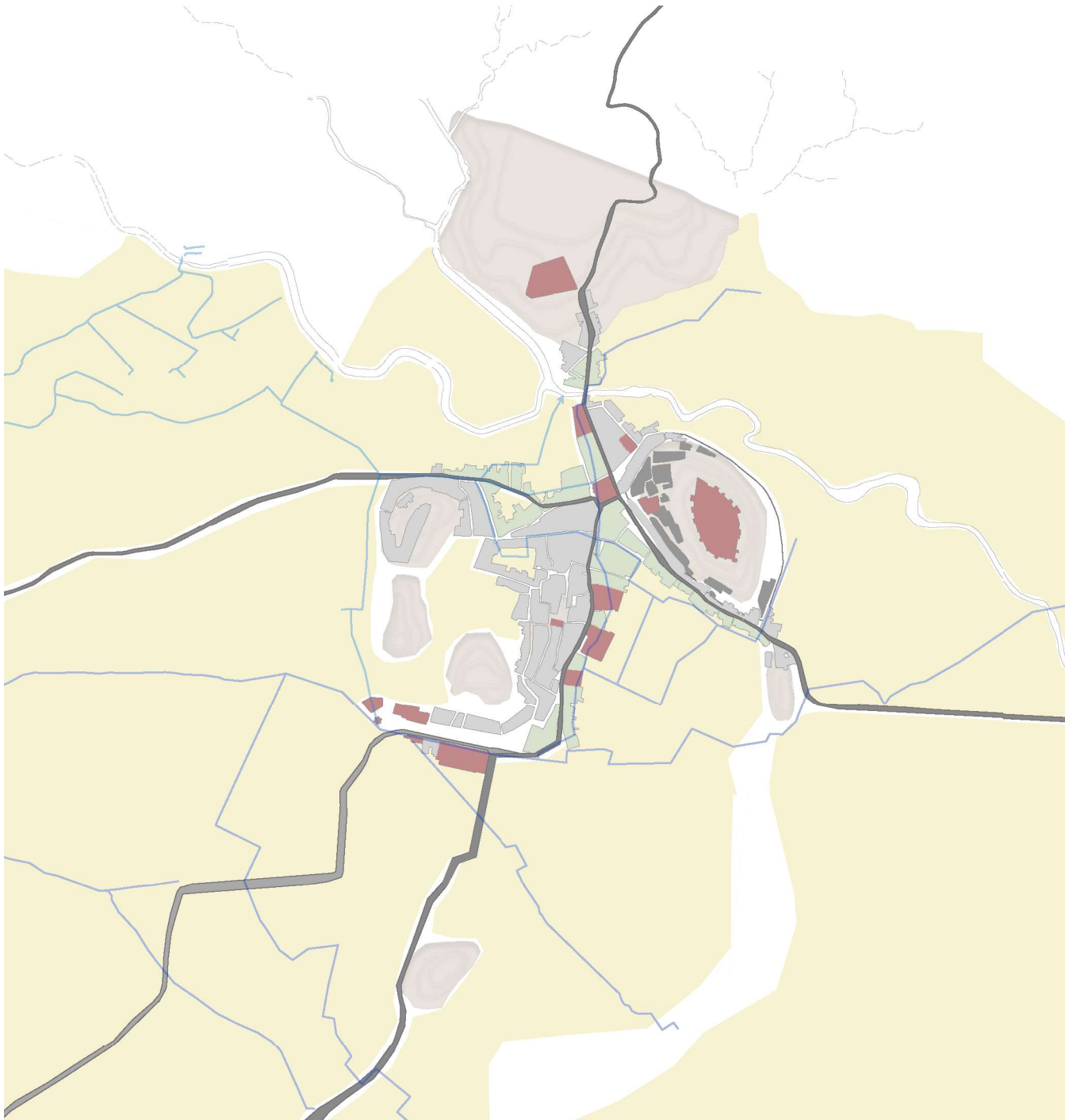
bles, comienzan a proliferar las ermitas, cuya ubicación al principio estaba exenta de otras edificaciones alrededor, y al igual que la mayoría de edificios levantados en este siglo, se localizaban junto a los caminos y en los cabezos, donde no se podía desarrollar la actividad agrícola. En el recorrido del camino de Moratalla ya existían la ermita de San Bartolomé, de 1480 y ubicada «fuera de la dicha villa, entre los huertos della» (Marín Ruiz de Assín, 1998); la de San Roque, posiblemente pasado el puente Uribe, junto a la actual calle Larga; y la ermita de Nuestra Señora de Gracia, más arriba de la anterior, a los pies del Calvario, de 1552. En el entorno del camino de Lorca y Huéscar también se tiene constancia de la ermita de San Sebastián, en el cabezo donde se ubicaba un Arrabal, de antes de 1507, y la iglesia de la Concepción, iniciada antes de 1532, donde se desarrollaría la Corredera.

Estas ermitas daban servicio religioso, pero también social y asistencial, a las clases populares, y actuaban como núcleos poblacionales, en torno a los cuales se construían nuevas viviendas. Estos edificios religiosos son los responsables del poblamiento de la por entonces calle de San Bartolomé (actual de las Monjas), del cerro de San Sebastián y de la Corredera. En el arrabal en torno a la ermita de San Sebastián se desarrolla una aljama o morería, de moriscos o mudéjares procedentes de Las Alpujarras, de donde fueron expulsados tras la revuelta morisca de 1568. (Sánchez Romero, 2012) La iglesia de la Concepción se construye en una zona lejana de la incipiente villa extramuros, pero de gran importancia. Se ubica junto al Humilladero, donde siglos después se construiría el Templete. Ya en esta época se realizaba aquí el ritual del Baño de la Cruz y Bendición de las aguas, pues este era uno de los puntos donde confluían las acequias de Mairena y del Pilar. Además, por sus aledaños pasaban los caminos de Lorca y Huéscar.

Mientras que la población humilde se concentraba en torno a las ermitas, en los cerros y vías secundarias, sin servicio de agua corriente y debiéndose desplazar para ello, los nobles e hidalgos construían sus palacios y casas solariegas en las vías principales, trazadas en las zonas más llanas, sobre los antiguos caminos históricos, junto a los cuales discurrían las acequias. Como estas casas estaban construidas sobre ellas, el suministro de agua corriente era directo, tanto para las actividades domésticas y consumo como para regar las huertas vinculadas a dichas viviendas.

En esta época aún no existe un planeamiento urbano, por lo que las calles siguen el trazado desorde-





**Fig. 3.7:** Esquema de la evolución de Caravaca hasta el siglo XVI. En rojo, equipamientos; en gris oscuro, trama urbana hasta el siglo XV; en gris claro, trama urbana hasta el siglo XVI; en verde, las casas solariegas; en amarillo, la huerta circundante.

nado e irregular de los caminos históricos donde se van construyendo las nuevas edificaciones. Además de las principales calles ya mencionadas, se abren nuevas en torno a estas, como las calles Canalica, Nueva de la Orden, Nueva de Nuestra Señora de Gracia (actual calle de las Monjas), Parador (entorno de la plaza de Santa Teresa), Riachuelo (un tramo de Maruja Garrido), Doctor Sierra (Gregorio Javier), Nueva de la Iglesia, Don Fernando Miñarro (actual Poeta Ibáñez), Hernando Salmerón (Don Álvaro), Cuesta de las Monjas, Planchas, Higueras (Canalejas), Cantarerías (Colegio), Pilar, etc. En 1587 se abre la calle del Pocico, derribando una serie de casas junto a la iglesia de El Salvador, dándole la imagen exenta que tiene hoy en día. (Pozo Martínez, 1999)

Durante este periodo, el «*Barrio de las Torres y Murallas*», correspondiente al interior del cercado bajo-medieval, no acusa una pérdida de población significativa, aunque el asentamiento cada vez se nutre de clase más humilde (Pozo Martínez, 1999).

Un acontecimiento de vital importancia para el desarrollo urbanístico y demográfico del municipio es la llegada de distintas órdenes religiosas a lo largo del último cuarto del siglo XVI. Si al principio del siglo XVI son principalmente las ermitas los instrumentos de urbanización de su entorno, a partir del último cuarto de siglo adquieren este rol las diferentes fundaciones religiosas. Se establecen así los Franciscanos (1571), la Compañía de Jesús (1573), las Carmelitas Descalzas (1575), los Carmelitas Descalzos (1586) y los Jerónimos (1588). Ya entrado el siglo XVII, se establece de forma efímera la Orden de San Pablo (1603) y las monjas franciscanas de Santa Clara (1609). (Sánchez Romero, 2012)

Los primeros que obtienen licencia para fundar un convento son los franciscanos, los cuales se asientan sobre la antigua ermita de Santa María de Gracia. Su llegada a esta zona casi despoblada supone un revulsivo, y para ello el concejo les cedió una huerta, agua, ejidos y la ermita. En 1576 la zona ya es conocida como el Barrio Nuevo de San Francisco, al puente Uribe se le denomina también puente de San Francisco, y ya aparece la calle Larga, la cual se ubica casi en perpendicular al camino de Moratalla o de Nuestra Señora de Gracia, ocupando así las viviendas la parte con menos pendiente del montículo, siguiendo la dirección de la Hila del Pilar y aprovechando las traseras de las casas para huertos (Pozo Martínez, 1999).

La Compañía de Jesús se instala en la ermita de San Bartolomé, donde fundaron un colegio (por ello se le llama posteriormente como calle del Colegio), trasladándose en 1595 a la calle Mayor, donde habían adquirido solares y huertos a la Orden de Santiago. Allí edifican el monumental convento-colegio, y comienzan la construcción de la iglesia de la Anunciación, la cual se finaliza, como prácticamente todas las iglesias de los conventos, entre los siglos XVII y XVIII (Pozo Martínez, 1999).

Las carmelitas se asientan en una casa en la calle Mayor, a escasos metros de la iglesia del Salvador, siendo la única fundación directa de Santa Teresa de Jesús en la Provincia de Murcia. Aunque ella no llegó a acudir personalmente a Caravaca, encargó de su puño y letra las directrices a su subordinada Ana de San Alberto. Al poco de llegar, comienzan las ampliaciones en la casa, que con el transcurso de los años irán dando lugar al convento que hoy en día conocemos. La iglesia de San José se construye en 1601-1621. (Sánchez Romero, 2012)

Los Carmelitas Descalzos obtuvieron licencia para fundar su convento e iglesia en 1586 de la mismísima mano de San Juan de la Cruz, el cual visitó la ciudad en al menos once ocasiones documentadas, hospedándose en una casa situada a escasos metros para controlar las obras de construcción. En 1600 estaban edificando el convento en el entorno de la Corredera, donde ya se ubicaban la iglesia de la Concepción y el Humilladero.

Los jerónimos se asentaron inicialmente en unas casas del trascalillo, cercanas a la calle Puentequilla. El regidor Jacome Bracamonte les donó una vivienda y unos terrenos junto al Humilladero, adecuando la vivienda como convento-hospicio.

Finalmente, el sector femenino de los franciscanos, las religiosas de Santa Clara, obtuvieron licencia para fundar un convento en 1582, aunque el trámite fue suspendido hasta 1609, instalándose definitivamente junto al Hospital del concejo, donde debía estar ubicada la antigua ermita de San Bartolomé.



*Fig. 3.8: Conjunto jesuíta desde la parte trasera.*



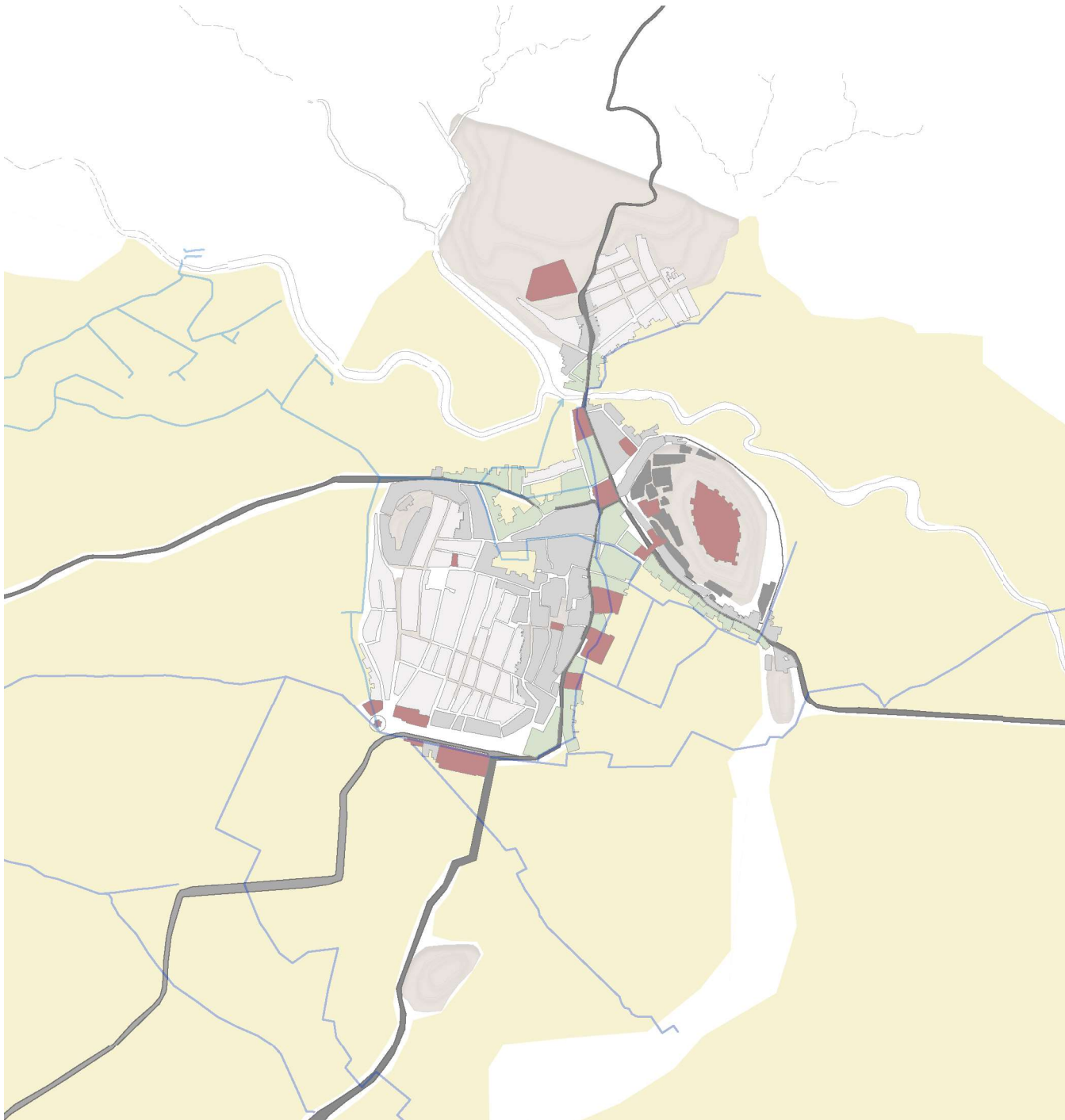
*Fig. 3.9: Perspectiva de la iglesia de la Anunciación y convento de la Compañía de Jesús.*

### 3.3. Colonización de los cerros colindantes (s. XVI-XVII)

En 1595 se inicia la construcción de la ermita de San Jorge, ubicada en el cabezo al que da nombre, al final de la calle Puentequilla. En este montículo apenas hay edificaciones, hasta principios del siglo XX, que es cuando se ocupa por completo, pues hasta entonces se usaba como cantera. (Pozo Martínez, 2001)

Además de la ermita de San Jorge, en 1612 comienza la construcción de la ermita de Nuestro Padre Jesús Nazareno y Santa Elena, obteniendo para ello licencia la cofradía del mismo nombre. Se ubica al final de la calle Higueras, en una zona escasamente poblada, principalmente por jornaleros. (Fernández García, 2013)

En el entorno de la nueva ermita se proyecta una malla reticular de calles ortogonales en la mayor medida de lo posible, pues tiene que adaptarse a las calles y núcleos existentes, que se va desarrollando hasta el siglo XVIII. Este ensanche se traza entre las calles de Don Fernando, Higueras, Vidrieras y Mairena, llegando por el sur hasta la Corredera, y por el este hasta los cabezos de la Cruz y de la Concepción. El nuevo barrio absorbe los cabezos y pequeñas barriadas que ya estaban ligeramente pobladas por entonces. Al proyectarlo no se tiene en cuenta la orografía del terreno, consecuencia de los montículos que se ubican dentro su perímetro, lo que da como resultado unas calles ortogonales, pero con pendientes muy pronunciadas, teniendo que utilizarse en algunos casos escaleras para salvar su altura. Su trazado toma como referencia la prolongación de la calle del Doctor Sierra (posteriormente llamada Ródenas, y actualmente Gregorio Javier), la cual se la denomina Atienza, y la calle Higueras (actual Canalejas), las cuales son casi paralelas. A partir de estas se trazan una serie de calles paralelas denominadas como Primera Traviesa y Segunda Traviesa. En la dirección transversal, se abren las calles Planchas, en 1590; Teresa de Mora (actual Iglesias), en 1593; Martín Muñoz, en 1603; Juan de Galera (actual Arvizú), en 1603; y Licenciado Navarro (actual Arvizú), en 1605. También se regulariza la calle del Hoyo, la cual ya se tiene constancia de su existencia, pues debía formar parte del itinerario inicial en el traslado de la Cruz desde el Santuario hasta el Humilladero para el ritual anteriormente mencionado del Baño de la Cruz y Bendición de las aguas. (Pozo Martínez, 1999)



**Fig. 3.10:** Esquema de la evolución de Caravaca hasta el siglo XVII-XVIII. En rojo, equipamientos; en gris oscuro, trama urbana hasta el siglo XV; en gris intermedio, trama urbana hasta el siglo XVI; en gris claro, trama urbana proyectada en el siglo XVII; en verde, las casas solariegas; en amarillo, la huerta circundante.





**Fig. 3.11:** A la izquierda, la casa-hospicio de los Jerónimos, y al fondo, el Templete.



**Fig. 3.12:** El paseo de la Glorieta, con el Templete al fondo.

**Fig. 3.13:** Ensanche del barrio Nuevo de San Francisco. Aparecen señaladas las ermitas del Vía Crucis cuya ubicación exacta se conoce actualmente. Imagen extraída del Plano de 1932.

En las zonas del barrio donde se ubican los cabezos del Carmen, de la Concepción y de la Cruz la ocupación se verá ralentizada hasta completarse en el siglo XVIII, pues su orografía dificultaba mucho la construcción de viviendas en comparación con los otros sectores más llanos del barrio. (Pozo Martínez, 1999)

En esta época, aunque algo más tardío, se produce la urbanización en el entorno de las calles de la Cruz y de los Ciruelos, las cuales conectaban los cabezos de la Cruz y de la Concepción. Hasta ahora también había algunas edificaciones, pero diseminadas. La calle de la Cruz adquiere una mayor importancia cuando acoge el itinerario de la procesión del Baño.

A finales del siglo XVI también se proyecta el ensanche del barrio Nuevo de San Francisco, que hasta ahora sólo comprendía el camino de Moratalla o de Nuestra Señora de Gracia y la calle Larga, además de algunas edificaciones diseminadas. Así tomando como eje de referencia la calle Larga, se trazan una serie de calles paralelas y ortogonales, dando lugar a una especie de malla reticular, la cual a veces tenía que ser modificada por la orografía del terreno. En 1602 ya se tiene constancia de haberse urbanizado dicho ensanche.

En el caso del Barrio Nuevo, en torno a la calle Larga se organiza una expansión urbana en forma de retícula. En contraste con este desarrollo regular, a los pies del Calvario surgen unos suburbios con viviendas del tipo cueva, ocupadas por las clases más bajas de la sociedad. Continuando el camino a Moratalla, y subiendo el cerro, forman un Vía crucis una serie de ermitas, de las cuales actualmente solo pervive la última, popularmente conocida como ermita de la Reja 1617. Los Vía crucis cogen impulso durante la Contrarreforma, y los franciscanos lo promovieron en Caravaca para representar de una forma más didáctica la Pasión de Cristo. La edificación de las ermitas que lo componen, y su posterior mantenimiento, fue llevada a cabo por algunas de las familias locales más destacadas. (Pozo Martínez, 1995) (Melgares Guerrero & Martínez Cuadrado, 1984) (Melgares Guerrero J. A., 2017) (Pozo Martínez & Marin Sánchez, 2017)

En cuanto a infraestructuras, se arregló el puente de San Francisco en 1600, y se adjudicó la obra del puente del camino de Calasparra. En 1607 se proyectó el trazado del camino de Murcia. En 1618 se



Fig. 3.13

*Hecho el embarronado  
por J. P. M.*







**Fig. 3.14:** Palacio de la Encomienda o Casa de la Tercia, en la calle Rafael Tejeo.



**Fig. 3.15:** Edificio del Ayuntamiento, proyectado por el arquitecto Jaime Bort. El arco por el que se accede es el que le da nombre a la plaza.

repara el camino de Calasparra «por ser el ordinario para ir a la Corte, camino de Valencia y otras partes». (Pozo Martínez, 1999, pág. 50) Al año siguiente se repara también el camino de Granada o Lorca.

Como obras civiles de importancia, está la finalización de la Casa de la Tercia o Palacio de la Encomienda en 1625, sede central de la Orden de Santiago, bajo la cual estaba encomendado el municipio. Este palacio cumplía, entre otras, las funciones de granero y almacén municipal, y vivienda del comendador. También se producen obras de restauración en el Hospital, en 1606; en el Matadero, en 1615, ubicado en la calle Larga; y se produce el traslado de las Cantarerías, en 1611, al lugar donde actualmente se ubica el barrio de San Vicente de Paul. También en ese año se ensancha la plaza Mayor (actual del Arco) con el derribo de unas viviendas. A mediados del siglo XVII se construyó un Hospital de la Caridad al final de la Cuesta de Don Álvaro, en el entorno del cerro de San Sebastián; en 1691 se erigió la ermita del Santo Sepulcro presumiblemente en el Calvario; y en 1683 ya se tiene constancia de la conocida como Casa de las Armas en la calle Arvizú; ninguno de ellos se conserva en la actualidad. (Pozo Martínez, Marín Ruiz de Assín, Fernández García, 1980)

También se tiene constancia de la presencia en la ciudad durante un corto período de la Orden de San Pablo en el año 1603, aunque se desconoce el lugar donde se establecieron.

En 1626 el concejo dividía la villa en cuatro grandes zonas o barrios:

- «La calle desde San Francisco derechamente hasta San Jorge y todo lo del Castillo como desde la Cerca arriva y Corral del Concejo en uno».
  - «En otro desde las Cantarerías, calle Mayor hasta el Vmilladero, Canalica y Pilar».
  - «Desde Santa Elena hasta el Parador con las calles que caen a la calle Mayor».
  - «Desde la calle de Santa Elena hasta el Parador e lo que cae de la parte arriva hasta el Cabezo».
- (Pozo Martínez, 1999, págs. 50-51)

### 3.4. Las nuevas barriadas del siglo XVIII

Durante este siglo se produce la finalización de algunas iglesias comenzadas en torno al siglo XVI. Así, en 1702 se termina el Santuario de la Vera Cruz; en 1718, la iglesia de Santa Clara; en 1726, la torre



de la Concepción; en 1734, la reformada iglesia de la Anunciación de los jesuitas; en 1740, la torre del Salvador seguía construyéndose; y en 1731 comenzó la construcción de la capilla de Santa Teresa, adosada a la iglesia de los carmelitas, la cual nunca se finalizó.

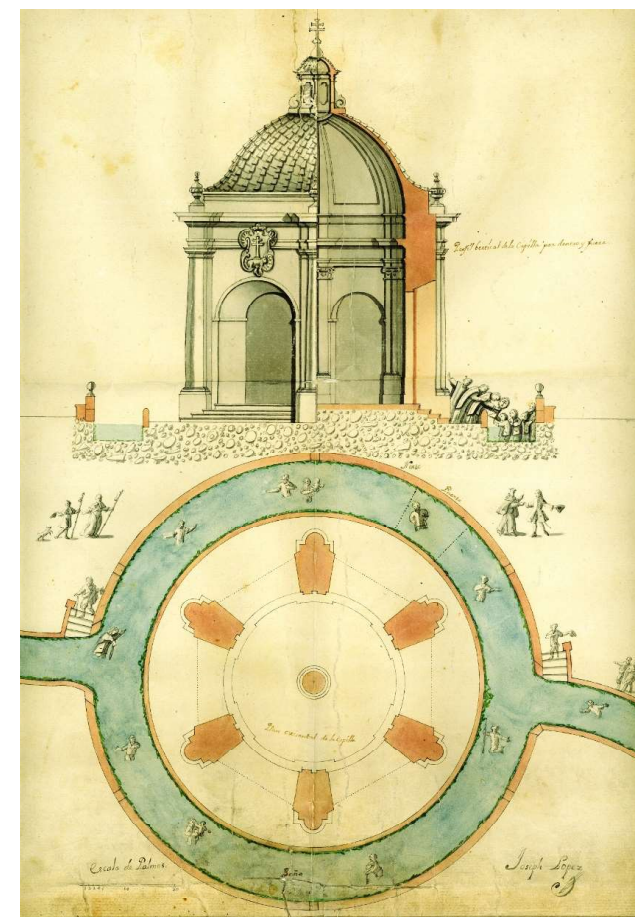
La construcción del nuevo Ayuntamiento comienza en 1737, ante el estado de ruina en el que se encontraba el anterior. En 1762 se finalizó el nuevo edificio, el cual albergaba al Concejo, a la Cárcel y al Pósito. Su diseño definitivo corresponde al arquitecto murciano Jaime Bort. El edificio se compone de un volumen principal, bajo el cual discurre la calle Puentevilla a través de un arco, el cual le da nombre a la plaza. Adosados a cada lado de este cuerpo se hayan otros dos volúmenes, albergando uno la cárcel municipal, y el otro las oficinas y el Almudí en la planta baja. (Sánchez Romero, 2012)

En la primera mitad del siglo XVIII se produce una importante ocupación en los barrios de San Francisco y los ubicados en los cabezos del Carmen, de la Concepción y de la Cruz. Se nombran entonces nuevas denominaciones de calles y plazas: Peña María, plazuela de la Encomienda, Sebastián Torrecilla (actual Arvizú), callejón de la Compañía de Jesús (anteriormente calle Nueva de la Orden, y actualmente Cuesta de la Plaza), los callejones sin salida de las calles Mayor y Mairena, Pilas, Iglesias, Cuesta de la Concepción, etc. (Sánchez Romero)

En 1762 se comienza a construir la Capilla del Baño o Templete, por obra del arquitecto José López, donde se ubicaba el Humilladero, junto a la Corredera. En 1752 se tiene constancia de la existencia de una desconocida ermita del Santísimo Cristo de las Puertas, en una de las torres del castillo. En 1796 se vendió la casa donde se había situado la ermita del Buen Suceso, en la calle Corral del Concejo, junto a un Patio de comedias. También se nombra una ermita de la Verónica, al final de la calle Ramblica, posiblemente parte del Vía Crucis, cuyo nombre se le dio a la actual calle Verónicas. (Sánchez Romero, 1980)

La demolición de la Puerta de Santa Ana se produce en el año 1801. De la antigua cerca poco quedaba ya, pues había ido siendo absorbida por las viviendas que sobre ella se edificaron.

Acabando el siglo XVIII, se va llevando a cabo un proceso por el cual empiezan a desvincularse bienes



**Fig. 3.16:** Plano original de José López del proyecto del Templete.



**Fig. 3.17:** *Templo, ubicado sobre el Humilladero donde se realiza el rito de la Bendición de las Aguas. En él confluyen las acequias de Mairena y del Pilar.*

e inmuebles de las cofradías vinculadas a las iglesias y ermitas. Esto permite la venta de edificaciones antiguas y solares a particulares, los cuales las reconvirtieron en viviendas y reformaron, y construyeron nuevas. También se produjeron nuevas ventas de solares en los barrios de San Francisco, Cabezos y del Castillo. En este último barrio se trazó una nueva reordenación de la Cuesta del Castillo.

### **3.5. Tipologías edificatorias**

Los monumentos, iglesias y conventos actúan como puntos de interés y centros neurálgicos en torno a los que se edifican los diferentes tipos de viviendas. Las viviendas más humildes se ubican en los cabezos y en vías de menor importancia, mientras que las casas y palacetes pertenecientes a las familias más pudientes se organizan en el entorno de los caminos históricos, cuyo origen está en la villa renacentista. Estas viviendas solariegas suelen poseer un patio central cuadrangular o rectangular, con dos o tres plantas y bodegas y pajares. Habitualmente tienen un pequeño huerto, sobre todo si por ellos discurría una acequia. Esta arquitectura no es propia del lugar, pues pertenecen a un modelo importado de otras partes de la península por los pobladores nobles que acudieron a Caravaca desde el siglo XVI.

**Fig. 3.18:** *Plano de la Villa y Castillo de Caravaca (1811)*









## 4. EL SIGLO XIX: REFORMA INTERIOR Y MEJORA DOTACIONAL

El siglo XIX supone una etapa de transición hacia la modernidad de Caravaca, debido al desarrollo económico que produce el aumento de la población. Además, la concesión del título de ciudad por Isabel II en 1849, supone un crecimiento de influencia institucional.

A pesar del aumento de población, no se observa una gran variación en la extensión del entramado urbano, sino una consolidación del casco urbano existente, con la ocupación de solares vacíos, y una mejora de los equipamientos y de las plazas públicas.

### 4.1. Los efectos de las desamortizaciones de Mendizábal (1836-1837) y Madoz (1854-1856)

Un hecho trascendental del siglo XVIII que acarrea numerosas consecuencias en el XIX es la expulsión de los jesuitas de España. Además, pocas décadas después se dictaron varias leyes de desamortización eclesiástica. Entre ellas, destacan la de Mendizábal (1836-1837) y la de Madoz (1854-1856).

Según el Catastro de Ensenada, la Compañía de Jesús era la segunda mayor propietaria del municipio tras el Marqués de San Mamés. Con la incautación de sus bienes, todos aquellos que producían alguna renta fueron vendidos o alquilados rápidamente, mientras que con el colegio y la antigua Iglesia de la Anunciación fue más difícil su venta por su escaso interés productivo. El templo sirvió de ayuda parroquial hasta su venta en 1843, (AMC Catastro) cuando empezó a pasar por diferentes usos como almacén, posada, y desde 1972, como garaje de automóviles, sumiéndose en un estado de degradación importante, aunque respetándose la integridad estructural de la iglesia. El Ayuntamiento compró la iglesia en el año 2000 y la rehabilitó para usos culturales. En el caso del colegio, separado de la iglesia desde 1769, sirvió como escuela pública hasta 1814. En ese momento pasó a usarse de almacén hasta 1844, cuando fue vendido de nuevo al conde de Balazote, y este a Antonio Blanc y Martí, usándolo para «habitaciones de inquilinos». (Madoz, 1846) Desde entonces el edificio ha sufrido diversas remodelaciones, segregaciones y otras modificaciones, la mayoría de ellas con escaso gusto y respeto por el edificio, y desvirtuando su imagen. Desde la segunda mitad del siglo XIX y hasta la actualidad, ha albergado casa de alquiler, depósitos carboneros para la Marina, Casino, el servicio de Correos (y posteriormente Telégrafos, tras la fusión de ambas empresas) hasta 1975, locales comerciales y recreativos, etc. Su propietario actual, la fundación Robles Chillida, ha comenzado la rehabilitación del edificio por las partes



*Fig. 4.1: Claustro del convento-colegio de los jesuitas tras sus numerosas transformaciones y segregaciones.*



*Fig. 4.2: Claustro del convento-colegio de los jesuitas en la actualidad, en proceso de rehabilitación por la Fundación Robles Chillida.*



**Fig. 4.3:** Restos del monasterio franciscano de Santa María de Gracia tras la Desamortización.



**Fig. 4.4:** Restos del monasterio franciscano de Santa María de Gracia tras la Desamortización.

no ocupadas por locales o viviendas.

La Desamortización también afectó al monasterio de Santa María de Gracia, siendo la iglesia desmantelada completamente. En 1864 fueron vendidos templo y convento a un particular, pasando de mano en mano durante muchos años. (Sánchez Romero, 2002)

Otro edificio afectado por la desamortización fue el Hospicio de San Jerónimo, propiedad de la orden homónima, situado en la Corredera, junto al Bañadero. Actualmente acoge la Casa de la Cultura del municipio. El 25 de marzo de 1821 fueron vendidos el huerto, la Casa-Hospicio dentro de la cual había *«una pequeña nave que servía de ermita»* y dos viviendas anexas. En el año 1846 ya había sido plenamente reformada como una casa palaciega *«de buena fachada y comodidad a virtud de la nueva planta que se le ha dado»*. (Madoz, 1846)

Las propiedades de los carmelitas también les fueron expropiadas, siendo algunas de ellas la hacienda de la Junquera, el molino harinero de la huerta de la villa y *«el convento e iglesia con servidumbre de agua y calle que llaman de la Corredera»*, siendo adquirido por particulares y destinado a usos industriales, aunque la iglesia permaneció abierta al culto. Tras la derogación de la desamortización, los frailes regresaron en 1904 a su convento, el cual no había sufrido transformaciones de importancia. (Sánchez Romero, 1999)

La misma suerte corrieron los conventos femeninos de Santa Clara y San José (Carmelitas Descalzas). Ambos fueron desamortizados, aunque no encontraron compradores. Mientras que se resolvía su venta, la iglesia de San José sirvió como ayuda parroquial del Salvador. Tras la Restauración de 1875, las dos órdenes religiosas volvieron a sendos conventos temporalmente, y en 1904 de manera totalmente legal. (Sánchez Romero, 2002)

Además de las desamortizaciones de bienes religiosos, también se produjeron sobre propiedades municipales y de la Orden de Santiago, las cuales se vieron transformadas, o directamente desaparecidas. Entre otras, en 1859 fue subastada la Casa-Residencia de los gobernadores y alcaldes mayores, construida en el siglo XVII (actual Círculo Mercantil). La Casa de la Tercia, sede administrativa de la extinta

Orden de Santiago, fue vendida entre 1867 y 1872, además de molinos y otras propiedades agrícolas y de producción, como los molinos de la Parrica, de los Franceses y el de Singla. (Sánchez Romero, 2002)

Tras la desaparición de la Orden, el asunto más importante fue el estado administrativo y jurídico en el que quedaba el Castillo-Fortaleza. En 1874, el Ayuntamiento pidió su cesión y la del convento e iglesia de Santa Clara, con la intención de destinar este último a instituto de educación secundaria. El Estado fue postergando la respuesta a dicha solicitud, mientras que ambas propiedades iban amenazando ruina, derrumbándose en 1885 la torre Chacona del Castillo. En 1892 llegó a Murcia un nuevo intendente de Hacienda, el cual manifestó su intención de incautar todas estas propiedades, pero gracias a la gestión de diversos personajes ilustres caravaqueños con peso en la Administración provincial, se paralizaron estos planes. Como antes se ha indicado, a la comunidad de clarisas se le devolvió la propiedad del convento en 1904, pero la situación del Castillo siguió sin resolverse. El tiempo fue transcurriendo y el Estado olvidándose de su interés en hacerse con la propiedad del Castillo, hasta que en 1998 el Ayuntamiento lo incluyó en el registro de bienes inmuebles municipales. Durante todo este periodo, la cofradía de la Santa Cruz abandonó el Santuario y comenzó a realizar los cabildos en la Iglesia del Salvador hasta principios del siglo XX, pero durante todo este periodo, tanto ella como los sacerdotes de la parroquia y algunos particulares, fueron los encargados del mantenimiento del inmueble, responsabilidad hasta la Desamortización de la Orden de Santiago y del Ayuntamiento.

#### **4.2. Las nuevas infraestructuras de transporte y comunicación**

A partir de la mitad del siglo XIX, se observan una serie de mejoras en las obras públicas, servicios e infraestructuras de Caravaca y su comarca, motivadas en gran parte por la gestión de los alcaldes de la ciudad y por caravaqueños ilustres que en aquella época ocupan importantes puestos en la administración provincial y nacional.

En cuanto a carreteras, hasta este siglo las comunicaciones habían sido deficientes, pero a partir de entonces, y gracias a una serie de inversiones, se comienza a producir alguna mejora. Entre 1825 y 1828 se renueva el camino de Murcia a Caravaca, aunque *«los caminos que parten de esta ciudad son*

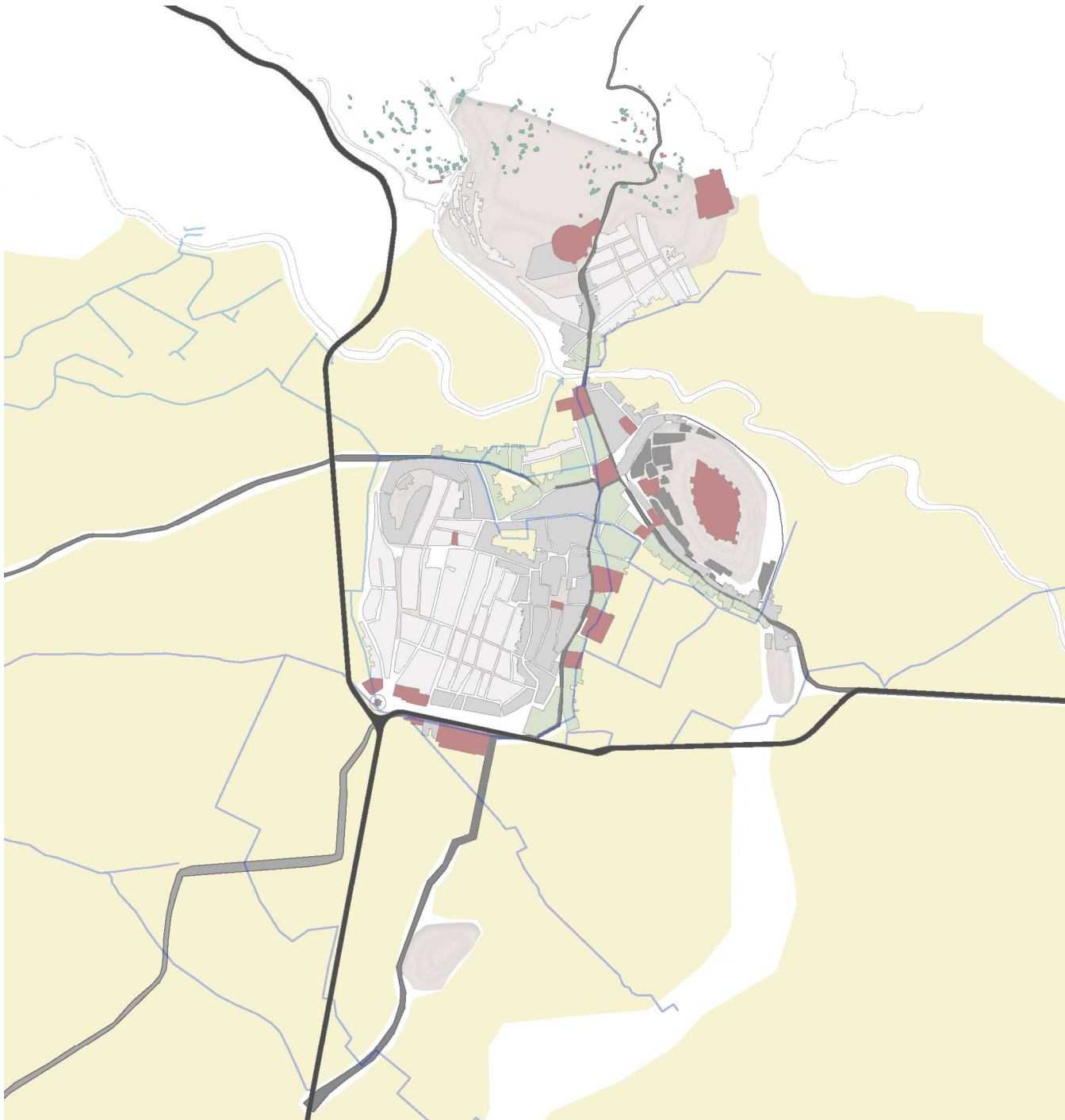
*unos de herradura y otros de carruaje. En el presente año de 1854, y bajo la inspección del alcalde don Manuel Blanc, han sido compuestos la mayor parte de ellos, en cuanto a lo que comprende nuestro término; pero pasado éste se hallan casi intransitables y extremadamente penosos, en especial para carruajes»* (Marín de Espinosa, 1856). Hacia 1860 se incluyen prácticamente todos los caminos que llegaban a Caravaca en el nuevo Plan General de Carreteras del ministerio de Fomento, suponiendo este el primer paso hacia la conversión de los históricos caminos reales en carreteras. Se catalogan de segundo orden la carretera de Murcia-Caravaca, y de tercer orden la de Calasparra-Caravaca-Lorca y Caravaca-Puebla de don Fadrique.

La creación de estas carreteras conlleva la construcción de puentes y otras infraestructuras las cuales suponen, además de una mejora en la circulación, cambios en el trazado de los tradicionales caminos, otorgando nuevas perspectivas de la ciudad en unos casos, y difuminando las existentes en otros. En el caso de la carretera de Caravaca-Murcia a su paso por Cehegín, trae consigo la construcción en 1884 del Puente de piedra, evitando así el cruce por el cauce del río, y ofreciendo una rica perspectiva entre ambas poblaciones. En cambio, la mejora de la carretera Caravaca-Moratalla con su desvío por el localmente conocido como «*el caracolillo*», supone la pérdida de la histórica entrada a la ciudad descendiendo por el cerro del Calvario.

Además de las citadas carreteras, con el tiempo llegarían la de Caravaca-Lorca-Águilas en 1885-1894, (El Diario de Murcia, 1885) y la de Caravaca-Estación de Calasparra, comenzada en 1881, (La Paz de Murcia, 1881) las cuales también sufrirían diversos retrasos e inconvenientes hasta su finalización.

En el caso antes mencionado de la carretera de Caravaca-Moratalla, esta supuso una importante mejora en las comunicaciones entre ambas poblaciones, pues hasta ahora habían sido muy deficientes. En marzo de 1883 se acordó solicitar al Ministerio de Fomento la inclusión de la futura carretera en el Plan General de Carreteras, siendo aceptada dicha reclamación en febrero de 1885 en la categoría de vía de tercer orden. En 1889 comenzaba el estudio del posible trazado, iniciándose las obras poco después. En 1895 quedaban por terminar la entrada a Caravaca y kilómetros próximos, siendo esta parte del trazado la más compleja, pues el terreno era escarpado y con gran desnivel. A principios de noviembre de 1895 se concedían 650 metros de paseos laterales o Andenes a la entrada de la ciudad, por la actual avenida

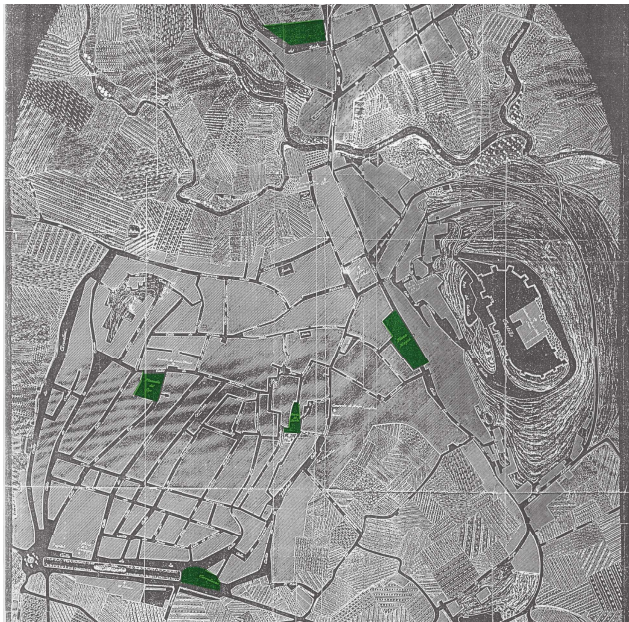




**Fig. 4.5:** Esquema de la evolución de Caravaca hasta el siglo XIX. En rojo, equipamientos; en gris oscuro, trama urbana hasta el siglo XV; en gris claro, trama urbana hasta el siglo XVI; en verde, las casas solariegas; en azul, las primeras casas-cueva del Calvario; en amarillo, la huerta circundante. En negro, las carreteras trazadas en este siglo: al norte, la de Moratalla; al sur, la de Granada; al este, la de Murcia y Cehegín.



**Fig. 4.6:** Plaza Nueva o del Progreso.



**Fig. 4.7:** Esquema de las plazas existentes en la villa en 1846.

de los Andenes, de los cuales toma su nombre. El conjunto de la calzada y los andenes que la flanqueaban tenían una anchura de 16 metros.

Es en este siglo cuando comienza a tomar forma la idea de traer el ferrocarril hasta Caravaca. En torno a 1858, se plantea la posibilidad de crear una línea entre Cartagena y Almansa que pase por Cieza y Calasparra, llegando así el tren a la comarca. Finalmente, la estación de Calasparra entra en servicio en 1862. Muchas fueron las ideas para traer el ferrocarril hasta Caravaca, como la línea Calasparra-Águilas en 1882, la línea Calasparra-Almería en 1884, la conexión Calasparra-Caravaca en 1886, la línea Gandía-Caravaca en 1889 y el enlace Calasparra-Baza en 1894. Ninguna de estas propuestas salió adelante, aprobándose solo el proyecto de una línea de cercanías Alcantarilla-Mula-Caravaca en 1884, aunque dicha red de ferrocarril no se pondría en funcionamiento hasta el siglo XX.

La incipiente mejora en la red de carreteras tuvo como resultado el aumento de los servicios de transporte, aunque estos no gozaron de una excesiva calidad. Así, en 1868 se tiene constancia de la existencia de un servicio regular de diligencias entre Murcia y Caravaca cada dos días. Para 1883, el servicio ya se prestaba diariamente, pero su duración superaba las siete horas. A este servicio se le unió más adelante otro con la Puebla de don Fadrique y Huéscar, cuya parada estaba en la calle Mayor. También durante 1883 se inauguró un servicio diario de tartana entre Caravaca y la estación de ferrocarril de Calasparra, amoldándose al horario de llegada y salida de trenes con destino a Murcia y a Madrid.

### **4.3. Nuevos trazados y mejoras de los espacios públicos**

En el plano urbanístico, se desarrollan intervenciones como la inauguración en 1855 de la plaza del Progreso, actual plaza Nueva. Dicha plaza surge de un proyecto de reforma interior, que supone el derribo de una serie de viviendas y la absorción de la antigua calle del Corral del Concejo en la nueva plaza.

Del estado de las vías se dice: *«las calles principales son llanas muchas de ellas, algunas anchas y rectas, otras con algún declive y las demás forman ángulos entrantes y salientes en cuyos defectos parábese muy poco la policía de los antiguos; las más principales están enlosadas y todas ellas alumbradas con grandes y hermosos reverberos. En todas se ven casas levantadas a la moderna, otras de menos*



*lujo, y no pocas deterioradas y de mal aspecto».* (Martínez Iglesias, 1847)

Respecto a la trama urbana existente en el año 1846, P. Madoz dice que *«estas [casas] son en el día 1640, de las cuales 30 o 40 se hallan cerradas; la mayor parte son de 3 cuerpos de bastante capacidad, con habitaciones cómodas y hermosas fachadas y un número considerable de balcones y rejas de hierro. Las calles, en número de 60, no están a cartabón, más, sin embargo, las principales son llanas, de unos 20 palmos de anchura (4 metros aproximadamente), bien empotradas y baldosadas y con hermosos faroles de reverberos, de los cuales van colocándose también en las menos públicas o de segundo orden, que están a los extremos de la población. Hay 5 plazas y varias plazuelas, la primera, llamada de Isabel II (actual plaza del Arco), tiene 6.600 pies cuadrados superficiales (1.840 metros cuadrados)».* El resto de plazas a las que se refiere son la del Hoyo, de 1.254 m<sup>2</sup>; la de San Francisco, de 1.115 m<sup>2</sup>; la de San Sebastián, de 836 m<sup>2</sup>; y la plaza de entrada a la Glorieta (actual plaza de San Juan de la Cruz), de 500 m<sup>2</sup>. (Madoz, 1846)

Aún en el siglo XIX no existía una conciencia civil de respeto, buen uso e higiene con el entorno local. Por ejemplo, aún seguían arrojándose desperdicios a las calles, se realizaban en ellas sacrificios de animales, pasaban por ahí los rebaños, se producían frecuentemente atropellos debido al incremento del tráfico rodado por las vías principales, había atascos por el paso de carros por calles demasiado estrechas, no se utilizaban correctamente los abrevaderos y lavaderos públicos... en definitiva, todas estas malas prácticas producían una mala imagen de la ciudad y una degradación del entorno, además de la proliferación de enfermedades.

Asimismo, comienza a observarse un incipiente estado de ruina en varios edificios civiles, concretamente en aquellos de mala calidad constructiva y en las viviendas más humildes y antiguas. A pesar de que los inmuebles estaban construidos a base de piedra, tierra y ladrillo, resultaban frecuentes los incendios, siendo documentados muchos de ellos. Hasta entonces no se disponía de un dispositivo especial de extinción del fuego, comenzando a funcionar el servicio de bomberos y de riego de las zonas públicas a final de siglo, aunque tuvo una primera existencia efímera.

También se produce la urbanización completa de la Glorieta, en la calle Corredera, resultando un paseo



**Fig. 4.8:** Paseo de la Glorieta, en la calle Corredera. A la izquierda, la Torre de los Pastores, campanario de la iglesia de la Concepción.



**Fig. 4.9:** Paseo de la Glorieta. En sus últimas remodelaciones se eliminaron las verjas y puertas.



**Fig. 4.10:** Cementerio viejo, en el Barrio Nuevo.

conformado «por cuatro puertas formadas con pilastras y sus remates correspondientes, y los lados con pilastrillas y verjas de madera pintadas al óleo, con las cuales se cierra el paseo, quedando fuera dos calles laterales [...] la calle (central) forma un arrecife con 10 asientos a cada lado en forma de confidentes, y en los extremos de aquél hay dos canalones para dar riego a los árboles y demás arbustos». Al final de dicho paseo se encuentra el Templete-Bañadero, «y en derredor de una fila de álamos». (Madoz, 1846)

En torno a 1862 son reparadas las murallas del castillo, por la parte del espolón del conocido como canapé, otorgándole una imagen muy parecida a la actual.

En 1896 el Ayuntamiento encarga a Antonio de Béjar el primer plano de la ciudad del que se tiene constancia, el cual sería reformado en 1921 para añadir el ensanche a partir de la Gran Vía.

También surgen al final del siglo XIX las primeras casas-cueva para clases humildes en el entorno del Calvario o cerro de Santa Bárbara y por el Cementerio viejo, excavándose en terrenos no aptos para la labranza, aunque muchas de estas modestas viviendas poseían un pequeño huerto. Posteriormente, estos rudimentarios habitáculos fueron ampliándose con construcciones exentas de mejor calidad, conllevando la progresiva desaparición de las casas-cueva. En la actualidad no se tiene constancia de la subsistencia de ninguna de ellas. La consolidación urbana en el Barrio Nuevo es más tardía, pues en el Censo Electoral de 1902 no aparecen aún vecinos registrados.

En este siglo se continúa la consolidación del tejido urbano con la concesión de solares en zonas sin edificar o en proceso de reordenación, como en los barrios del Castillo, San Francisco, San Jorge y Calvario en 1872-1873.

Durante la Guerra de la Independencia se produjeron una serie de bombardeos a las tropas francesas, apostadas en el cerro de Santa Bárbara, por parte del bando nacional, el cual se encontraba parapetado en el castillo. Estos hechos supusieron el comienzo del declive del Vía Crucis, pues gran parte de las ermitas situadas en la subida al cerro fueron alcanzadas por los proyectiles nacionales. Los propietarios de estas no cumplieron sus obligaciones de mantenimiento, acabando en un estado ruinoso. En el año 1900, se mantenían sólo 7 de las 14 ermitas existentes, y todas en estado de ruina, salvo la que se





**Fig. 4.11:** Una de las ermitas del Vía Crucis en estado de ruina.



**Fig. 4.12:** Ermita de la Reja, estación final del Vía Crucis en la cima del cerro del Calvario.

**Fig. 4.13:** Plano de la ciudad de 1896. Antonio de Béjar.



**Fig. 4.14:** Vista de la Plaza de Toros. A su izquierda, parte de los restos del convento franciscano.

situaba en la calle de San Francisco, junto al antiguo convento franciscano. (Madoz, 1846) (Marín de Espinosa, 1856)

A partir del Sexenio Democrático (1868-1874) surge una práctica que será muy habitual hasta la actualidad: la modificación del nombre de algunas calles. Esto supone, además de la pérdida de la memoria colectiva y la descontextualización histórica, un instrumento político, cambiando los nombres a otro más afines al régimen político gobernante en cada periodo de la historia. Aunque, al final, los nombres tradicionales acabarán siendo los de uso cotidiano por la ciudadanía. En esta época, los nombres de La Tercia, Higueras y Vidrieras son sustituidos por La Libertad, La Marina y Alcolea. En 1884, la calle de La Libertad cambia su nombre por Rafael Tejeo. En la mayoría de los casos los cambios de nombre se producen en vías urbanas ya consolidadas, aunque también hay algunas de nueva creación. A comienzos de 1884 se cita la calle Ródenas, y poco después la calle Faquinetto (actual calle Nueva). En el año 1892 ya aparecen documentadas las calles Domingo Moreno, Segunda Traviesa, Olivericas, Hoyo, Arvizú, Meleros, Condes, Galera, Martín Muñoz, Planchas, Peña María, Argelico, Iglesias, Atienza, Carreras y Nueva de la Cruz o Cruz Nueva. En 1900 aparece los nombres de calle del Humilladero (en sustitución de la última), Bolt (antes y actualmente llamada Cuesta de los Poyos), cuesta de las Monjas y Alfonso XIII (actual Alfonso Zamora). (Pozo Martínez & Pozo Muñoz, 2015)

#### 4.4. Las nuevas edificaciones dotacionales

Entre las construcciones civiles más destacadas del siglo, está el Teatro de la ciudad (actualmente Teatro Thuillier), edificado sobre una antigua Casa de Comedias del siglo XVII, la cual se encontraba junto a la ermita y hospital del Buen Suceso. Fue inaugurado en 1847, y en los años posteriores sufrió una serie de reformas. En 1883 se constituyó una comisión para la construcción de un nuevo teatro, pero esta nunca se realizó.

Otro edificio destacado es la Plaza de Toros, construida sobre la iglesia y convento de los franciscanos, en el Barrio Nuevo. Tras la desamortización, la iglesia fue totalmente desmantelada, y en 1864 fue vendida. En 1870, el arquitecto Lorenzo de la Fuente realizó el proyecto y planos para la construcción un

**Fig. 4.15:** Perspectiva de Caravaca, la Plaza de Toros y el Castillo desde el Calvario.

Fig. 4.15







**Fig. 4.16:** Vista de la plaza desde el arco de acceso.



**Fig. 4.17:** Palacete de la familia Sahajosa, en la plaza del Arco.

coso taurino, pero no fue hasta 1880, cuando se constituyó La Constructora Caravaqueña, cuando se procedió a la compra del convento y la construcción de la Plaza de Toros. El 28 de septiembre de ese mismo año se inauguró, pero las reparaciones y arreglos fueron constantes desde su construcción. Entre 1884 y 1888 permaneció cerrada debido a la caída de las gradas y la fachada, volviendo a ser reparada en 1897 por el estado de ruina en el que se encontraba.

El Hospital de la Caridad también recibió una serie de reparaciones en 1891-1892, pagadas por particulares principalmente, ante el estado de ruina que sufrían la enfermería y otros espacios. Desde 1883 estaba regentado por las Hermanitas de los Ancianos Desamparados. En 1894 continuaba amenazada la integridad del edificio, por lo que las obras de rehabilitación se iniciaron inmediatamente gracias a las limosnas que consiguieron recaudar las religiosas.

Algunas casas palaciegas, propiedad de las clases dominantes, edificadas entre los siglos XVI y XVIII, comienzan a sufrir una degradación debida al abandono de sus propietarios, pues estos se trasladan a ciudades más grandes como Murcia, Granada o Madrid. Muchas de estas residencias son adquiridas por sus administradores, como es el caso de la actual Casa de la Cruz, (AMC Catastro) en la calle de las Monjas. Otras, debido al impago de las obligaciones tributarias de sus dueños son embargadas, como el palacete de la familia Sahajosa del siglo XVII, perteneciente al Marqués de San Mamés y conde de Balazote, en la calle Puentequilla (actualmente alberga viviendas sociales y el Museo José Carrilero); o con el palacio del siglo XVII que el mismo conde tenía en la plaza de la Constitución (actualmente plaza del Arco). Este último era un edificio emblemático de dicha plaza, y tras su incautación albergó una posada entre 1846 y 1900, y desde 1936, la sede de la Izquierda Radical Socialista. Tras la guerra, pasó a ser la sede local de la Falange y de la radio local. (Madoz, 1846)

En cuanto al mantenimiento de edificios religiosos propiedad de particulares también hubo un importante abandono, con honrosas excepciones como la de la marquesa del Salar, la cual poseía la iglesia de la Soledad, numerosas capillas privadas en la iglesia del Salvador, y algunas de las ermitas del Calvario. (Madoz, 1846)

A nivel educativo, en 1846 hay ocho escuelas: tres para niños y cinco para niñas. En 1875 se fundó el

colegio privado San José, en la calle Mairena, y en 1887 el del Salvador, en la Casa de la Tercia.

En este siglo se amplía la oferta de ocio de la población gracias al teatro y los espectáculos taurinos, uniéndose a las existentes tabernas, cafés y locales recreativos que había en la ciudad. En enero de 1881 se inauguró el Círculo Artístico en la plaza del Arco, en el edificio que más adelante ocuparía el Círculo Mercantil. Con el buen tiempo, la gente salía a pasear por la calle Mayor, Glorieta y Camino del Huerto. Además, los bailes son unas de las actividades sociales preferidas de la población, los cuales se realizaban regularmente en el Casino, el Círculo Artístico e Instructivo y algunas casas, en 1902 se alquilaron los locales del Almudí, en la planta baja del Ayuntamiento, para celebrar bailes públicos para la feria local, la cual se realizaba entre mediados de septiembre (coincidiendo con la Exaltación de la Cruz) y principios de octubre. En 1907 ya se encontraba también abierto el salón de baile del local de la Sociedad de Industria y Comercio (futuro Círculo Mercantil) en la Plaza del Arco, viviendo su máximo apogeo durante la Segunda República. (AMC Catastro) En 1915 a la ya existente oferta lúdica, se añade la apertura del salón social de la nueva Peña Taurina, en la calle Mayor.

En el verano de 1892 se promueve la apertura de un balneario público, inaugurándose en 1902 en el paraje de las Cantarerías, y nombrándose posteriormente Nuestra Señora de los Remedios.

#### 4.5. La llegada de la electricidad y el agua potable

El acondicionamiento de las calles supuso también una mejora del alumbrado público gracias a la instalación de potentes reverberos a base de petróleo. A pesar de la mejora, la iluminación seguía siendo insuficiente en algunas calles, mientras que en otras se producían despilfarros.

En los últimos años del siglo XIX se crea la primera sociedad eléctrica local con el fin de gestionar el nuevo alumbrado eléctrico de Caravaca. (Cf. Anuario del Comercio, de la Industria, de la Magistratura y de la Administración, 1898-1902) Años más tarde nacerían otras dos más, una en la cabecera del río Argos y otra en el río Quípar.



*Fig. 4.18: Fábrica de las Fuentes del Marqués. Inicialmente sólo de harinas, después también de luz, y acualmente de hielo.*

Refiriéndonos a la primera de ellas, el germen de su nacimiento se remonta a una reunión en marzo de 1890 entre algunas de las figuras caravaqueñas más importantes, con el objeto de traer a la ciudad el alumbrado eléctrico. Finalmente, en diciembre de 1896 se procedió al inicio de las obras preliminares para la instalación del alumbrado y de la modificación del cauce del río para construir el salto de agua en las Fuentes del Marqués. Nueve meses más tarde, en septiembre de 1897, se inauguró la central eléctrica de las Fuentes y el alumbrado público. A pesar de la notable mejora en iluminación de las calles, siguieron siendo frecuentes las quejas por la excesiva iluminación de unas calles y la escasa de otras. La Electra, que había firmado un contrato con el Ayuntamiento de abastecimiento hasta 1899, decía que no tenía inconvenientes en mantener el alumbrado encendido toda la noche y en mejorar el servicio mientras el consistorio aumentara su presupuesto. (Pozo Martínez & Pozo Muñoz, 2015)

Las otras compañías eléctricas se inauguraron ya entrado el siglo XX, por lo que serán objeto de análisis en el siguiente capítulo.

En 1870 se presentó el proyecto para traer agua potable a la ciudad, y además, erigir una fuente monumental en la plaza del Arco, por entonces denominada como «plaza de la Constitución». En 1881 el proyecto se retomó, según el cual se iban a instalar una serie de fuentes públicas procedentes de las aguas de la fuente de los Frailes. Para costear las obras, el Ayuntamiento vendió una parte de las propiedades municipales, debiendo pedir permiso a las autoridades monárquicas, las cuales aceptaron. Gracias a este sistema de aguas potables, Caravaca abrió una senda a la modernidad, pues ciudades más grandes como Murcia aún no poseían una red similar.

En 1870 se construyó el Abrevadero y Fuente del Pino, tras una consulta «*con los hacendados que riegan con el agua de las fuentes principales*».

Las obras comenzaron en 1883, pero fueron múltiples las modificaciones y quejas por los materiales y su ejecución, cambiando las tuberías de cemento Portland por otras de hierro. En octubre, ya estaba construido un depósito en el interior de la fortaleza amurallada del castillo para almacenar las aguas procedentes del manantial, y ya estaban abriendo las zanjas donde se colocarían las tuberías del agua que bajaba desde dicho depósito. En noviembre, la fuente monumental de la plaza de la Constitución ya



**Fig. 4.19:** Fuente de las Caballerías, en la calle Puente-cilla, junto al cabezo de San Jorge.

estaba prácticamente terminada y se estaban probando los juegos de los chorros, alcanzando algunos una altura superior a la de las casas más altas de la plaza. Al poco, también estaban ya colocadas algunas de las fuentes públicas de los barrios, pero estas levantaron alguna polémica porque «*los muelles de los grifos son flojos, los pilones pequeños y se producen charcos por los derrames*», (La Paz de Murcia, 1883) además de que algunos vecinos las usaban como lavaderos.

En julio de 1884 se inauguraron las 18-20 fuentes públicas, aunque alguna de ellas, como la de la calle Frente al Caño (actual Rector Rodríguez) ya presentaba un mal estado. También la fuente de la plaza de la Constitución tuvo que ser reparada al año siguiente. Una de las bóvedas de la cubierta del depósito de aguas del Castillo se hundió parcialmente poco después de su inauguración. También se constataron diferentes denuncias por los actos vandálicos sobre la mayor parte de las fuentes.

A pesar de todas las mejoras realizadas, un número considerable de vecinos seguía abasteciéndose del agua de las Fuentes, principalmente aquellos que no podían costearse la toma de agua en sus casas; a los cabezos altos ni siquiera llegaba el servicio. El curso de agua proveniente de las fuentes del Marqués era frecuentemente utilizado en la industria y diversas actividades agrícolas y ganaderas, por lo que era proclive a ser contaminada, como se tiene constancia en 1902 de la rotura de una balsa de cocer cáñamo en el Camino del Huerto.

#### **4.6. El avance de la industria y las transformaciones del entorno**

Las desamortizaciones también tuvieron sus efectos en las propiedades agrícolas y en los campos del municipio pues, la Compañía de Jesús era la segunda mayor propietaria de Caravaca. Entre estas propiedades se encontraban la hacienda de Casablanca, en la huerta del río Argos; la heredad de Mairena; la tenería de la huerta en las proximidades del molino de la Parra; la hacienda de Santa Inés; etc. La Junta de Temporalidades fue la encargada de incautar estos bienes y pudo venderlos con premura, debido a que estos, a diferencia de los inmuebles en el casco urbano, sí producían una renta. Con este cambio de propietarios comenzaron las transformaciones en la huerta de Caravaca, pues con la atomización de las grandes propiedades en otras mucho más pequeñas, cada uno de los dueños construía aquellas infraestructuras que le eran necesarias.



Las industrias se ubicaban generalmente a las afueras del casco urbano, en su entorno inmediato y cerca de los cursos de agua de las acequias y de molinos y otros equipamientos históricos.

En torno a 1846, en el municipio había dos fábricas para fundir y elaborar latón, dos martinetes de batir cobre (en la Choepa y en las Fuentes del Marqués), cinco almazaras de aceite, tres batanes para adobar los paños, tres molinos de cilindro para fabricar papel blanco, cuatro molinos de cilindro para la fabricación de papel de estraza, dos fábricas de curtidos, tres tintorerías, cuatro fábricas de destilar aguardiente, tres fábricas de jabón, una fábrica de hilados de lana belga traída desde Alcoy, dos tahonas-panaderías, once molinos harineros, once hornos públicos, doce telares de fabricación de paños, más de cien telares para lienzos de lino y cáñamo, otros tres telares para producción de costales, dos alfarerías, una imprenta... además de relojeros, pintores, plateros, encuadernadores y un cordonero. (Madoz, 1846)

Más adelante, en 1879, se tiene constancia de la existencia de una fábrica de paños. En 1882 ya había una fábrica de borras en el paraje de Vista Hermosa (actual urbanización Buenavista), y se había inaugurado una fábrica harinera que había sido la primera en la comarca de utilizar máquina de vapor. No tuvo mucho recorrido esta fábrica, pues en 1886 fue subastada por un juzgado. Tiempo antes ya habían surgido problemas en el funcionamiento y con la administración, pues el Ayuntamiento le instó a que cerrase los agujeros que había abierto en la hila del Pilar para abastecer los equipos de energía hidráulica.

Las fábricas se repartían por la periferia del casco urbano. En 1881 se tiene constancia de algunos obradores de chocolate. Mientras que en 1879 había una fábrica de papel, dos años más tarde había cuatro más. Muchos de los molinos de harina fueron transformados en fábricas de harina o generadores de electricidad, aunque en 1884 seguían existiendo nueve molinos y dos batanes. De esas fábricas de harina se conocen La Martinica, la de Béjar Hermanos y Navarro, La Cruz y La Concepción. En 1893 se sumó a ellas la de Nuestra Señora de los Dolores, situada en un salto de agua al final de la calle Rafael Tejeo. Algunos de los molinos que persistían en el siglo XIX son el molino de la Corredera o Glorieta, sobre la hila del Pilar; y el molino de La Parrica, en el entorno del cabezo de San Jorge.

La fábrica de harinas de las Fuentes del Marqués es una de las más célebres del municipio, pues además de haber persistido prácticamente hasta nuestros días en su actividad inicial, desde el siglo XX tam-

**Fig. 4.20:** Plano del término municipal de Caravaca del Instituto Geográfico y Estadístico de 1897. En el aparecen los caminos, carreteras, parajes, fincas y algunas industrias y equipamientos.



Total = 85.831 - 68 - 75

15  
15.

# INSTITUTO GEOGRÁFICO Y ESTADÍSTICO

## TRABAJOS TOPOGRÁFICOS

Bosquejos planimétricos por términos municipales mandados formar por ley de 24 de agosto de 1896.

### PROVINCIA DE MURCIA

Término municipal de Caravaca

Escala de 1:25000.

Zona 1ª - Hoja 1ª

Caravaca 15 de Agosto de 1897

El Topógrafo 2º Juan García

Caravaca 22 de Agosto de 1897

El Topógrafo 3º Miguel Alarcón

Caravaca 21 de agosto de 1897

Comprobado

El Jefe de la 2ª Brigada

Murcia 4 de Abril de 1898

Revisado

El Jefe de los trabajos topográficos de la provincia.

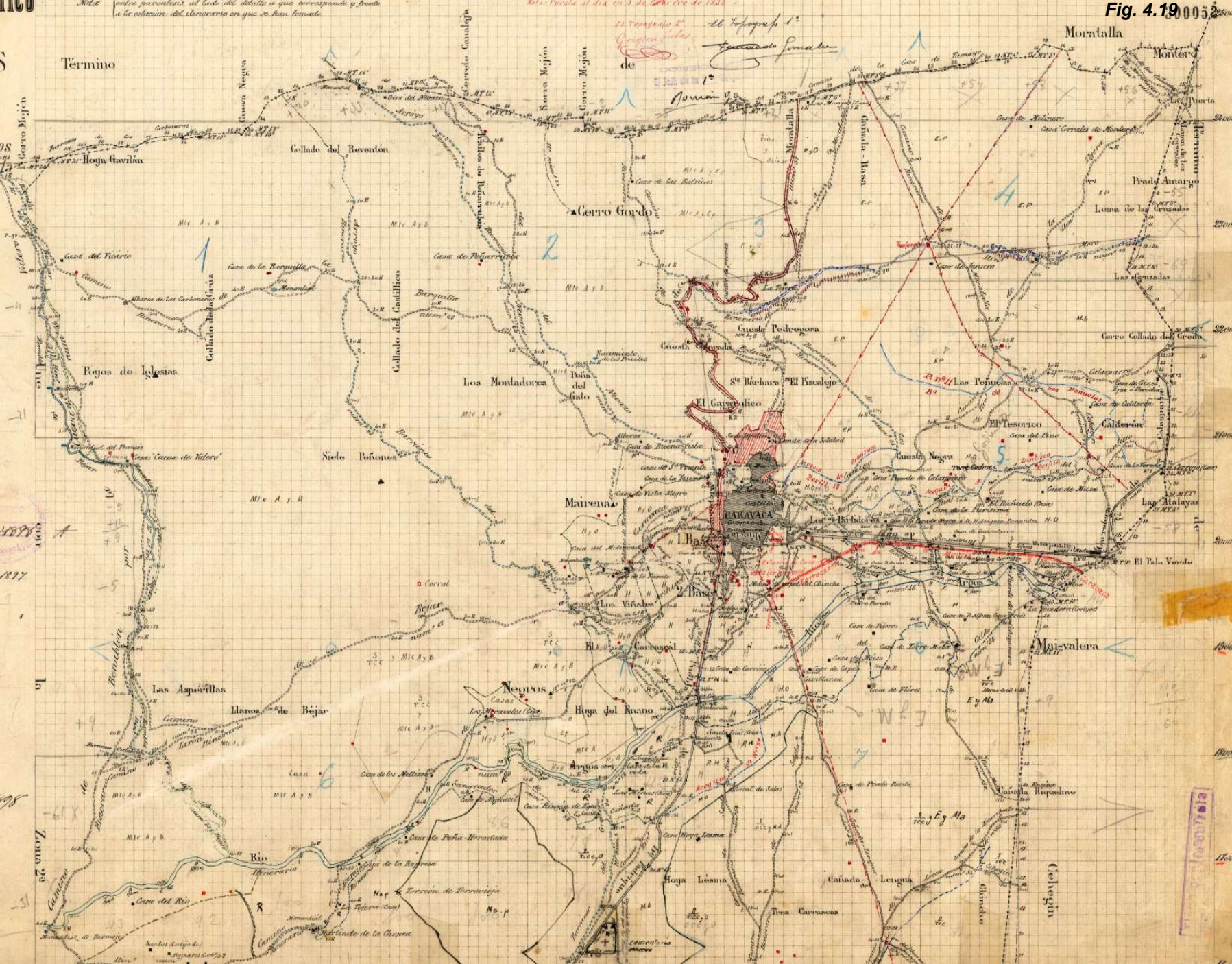
Nota. - El terreno del itinerario del ferrocarril de Murcia a Caravaca se anota en el expediente del terreno de Murcia.

El Topógrafo Ayudante 2º Juan García

Nota. Puesta al día en 5 de Febrero de 1933

El Topógrafo 1º Francisco Jorjano

Fig. 4.19.0052



MURCIA



bién comenzó a producir hielo. Antes de su construcción, en su lugar se ubicaban un molino harinero, un martinete de batir cobre y un molino de papel blanco. Además, se ubicó en dicha fábrica de electricidad la Electra caravaqueña.

Respecto a los comercios, en esta época se contabilizaban seis tiendas con toda clase de géneros y ropa, treinta y dos abacerías, veinte tiendas de pan, cinco confiterías, tres cererías y la alhóndiga o almu-dí para la venta del cereal. Para el alojamiento de los comerciantes y viajeros que hacían noche en la localidad, se disponía de cinco posadas públicas. La mayoría de estos comercios se localizaban en torno a la calle Mayor, ocupando esta y las calles aledañas a ella, como la calle Nueva, del Pilar, Canalica, Rafael Tejeo y plaza del Arco. También en este entorno se ubicaban los colegios del Salvador, Nuestra Señora de los Ángeles, el Casino, el Círculo Artístico y el posterior Círculo Mercantil y la mayoría de las farmacias, siendo una excepción la célebre «*Botica de la Columna*», situada ya en 1886 en la interacción de las calles Poeta Ibáñez y Canalejas, en «*uno de los puntos más céntricos y concurridos de esta ciudad*». Estas calles albergaban toda la actividad comercial, social y política de Caravaca, pero tras la Guerra Civil, comenzó a trasladarse hacia la Gran Vía y los nuevos ensanches. Actualmente el casco histórico está sumido en un estado de degradación y abandono. (Pozo Martínez & Pozo Muñoz, 2015)

**Fig. 4.21:** Plano croquis de la Villa de Caravaca (Reino de Murcia). Antonio Martín Toledano (1811-1812).



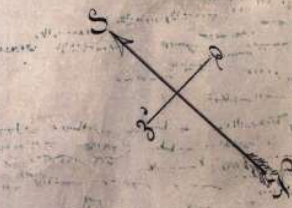
Plano Croquis de la Villa de Camalual Reyno de Murcia.

Explicación.

1. Villa de Camalual.
2. Castillo Antiquo de Fern.
3. Cabeza de las Carrucas.
4. Cerro de las Cuevas de los Reyes.
5. Campos de la Guatara o Aguinal Sanchez.
6. Somas de las Finas.
7. Matina de Capot.
8. Las fuentes.
9. Puente de Murenal.
10. Canal de Buenavista.
11. Alvarrubial.
12. Cabeza Jorda.
13. Somas de Sta. Barbara.
14. Cerro del Calvario.
15. Cerro de Mastalena.
16. Somas de Matapellena.
17. Somas de Sta. Ana.
18. Sta. Ana y Casa de Matapellena.
19. Cerro de las Marinas o Agones.

Elaborada en el Colegio de San Juan de los Rios, Ex.ª bajo la Direc.ª de D. Josef Cadizano p.º el Alcaide.

Ant. Martin Julianos



Escala de medidas en p.º medias Leguas de Vera 2.º Cort. p.º leg.º

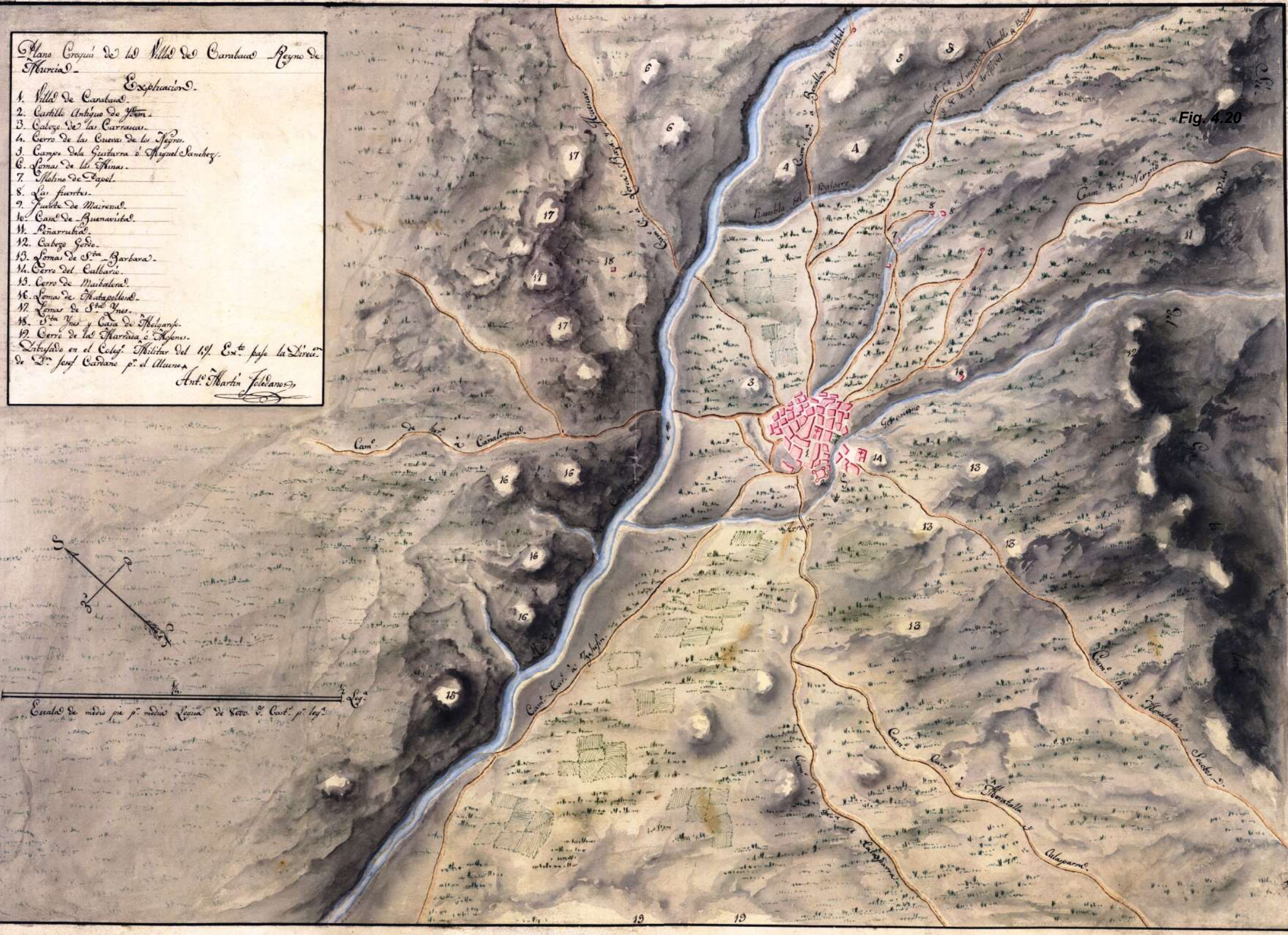


Fig. 4.20





## 5. EL SIGLO XX: LA TRANSFORMACIÓN INDUSTRIAL Y LAS PRIMERAS PROPUESTAS DE ENSANCHE

### 5.1. Las nuevas infraestructuras de transporte y comunicación

Gracias a las carreteras trazadas en el siglo XIX, los problemas de comunicación entre Caravaca y el resto de la comarca y la capital de la provincia fueron mayormente subsanados, pero aún quedaban pendientes aquellos caminos entre el núcleo urbano y las pedanías, y las conexiones entre estas últimas y con las poblaciones cercanas. Así, en 1914 se declararon de utilidad pública y se proyectaron los tramos entre La Almodena-Tarragoya-Los Royos, Barranda-Caneja-Singla-La Almodema, Pinilla-Arrabal de la Encarnación y el empalme de la carretera de Lorca con Singla. En 1915 se consiguió el dinero necesario para la mejora del camino entre Barranda y Nerpio (Albacete), hasta ahora intransitable. Todas estas obras tardaron en comenzar, realizándose entre 1924 y 1934. En 1932 se unió a ellas el camino entre el Moral y El Hornico.

En 1934 se propuso la mejora y creación de nuevos caminos entre La Encarnación-Pinilla-carretera de Lorca, Casicas de Archivel-carretera de Nerpio, Benablón-carretera de Murcia-Puebla de don Fadrique, y el citado antes entre el Moral y El Hornico. Las obras se vieron interrumpidas por el estallido de la Guerra Civil, siendo concluidas al acabar la contienda por la Diputación Provincial. El Ayuntamiento exigía la realización de todas estas obras para reducir el importante desempleo, además de la necesidad de mejora de la red.

En este siglo tiene lugar por fin la llegada del ferrocarril a la ciudad. Antes de ello, hubo una serie de proyectos que, finalmente, siempre acababan por no realizarse. Algunos de ellos fueron la de un ferrocarril de vía estrecha entre Caravaca y Murcia; (Revista Ilustrada de Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros, 1900) un tren Calasparra-Almería, pasando por Caravaca; un ferrocarril secundario Fortuna-Archena-Caravaca, sin pasar por Murcia, el cual sería abandonado precisamente para impulsar el de Caravaca-Murcia; un tren Baza-Barranda-Caravaca-Calasparra; la línea Caravaca-Puebla de don Fadrique; y un tranvía de vapor Caravaca-Murcia. (Sánchez Romero, 2008)

Finalmente, la línea de ferrocarril elegida fue la de Caravaca-Murcia, pasando por numerosas localidades de la Región. En 1914 se publicó la subasta para su concesión y construcción, pero el proceso volvió a quedar interrumpido. En 1920, tras una protesta por parte del Ayuntamiento, se aprobó una Ley



*Fig. 5.1: Ferrocarril de la línea Caravaca-Murcia a su salida de la estación.*



*Fig. 5.2: Ferrocarril de la línea Caravaca-Murcia a su llegada a la estación.*

que declaraba estratégico el ferrocarril secundario Murcia-Caravaca. En 1920 el Ministerio de Fomento autorizaba la construcción de dicho ferrocarril.

Tras numerosos intentos a lo largo de los años, finalmente en 1921 concluyó la redacción del proyecto para el tramo Mula-Caravaca. Se dividió la construcción en cuatro etapas, comenzando por la de Murcia-Mula, y llevándose a ejecución la última, la de Bullas-Caravaca a principios de 1924. En 1925 se finalizó la construcción de los puentes de esta sección, y un año más tarde se contrató mediante subasta las obras de los edificios de viajeros, apeaderos y muelles. En julio de 1927 ya se había terminado la estación de Caravaca, además del camino de acceso a ella.

A pesar de que las obras finalizaron en 1929, el tren no comenzó a funcionar hasta 1933. Durante la Guerra Civil quedaron suprimidos los trenes de mercancías y algunos de pasajeros, recuperando su plena actividad una vez acabada la contienda. En 1971, lamentablemente, la línea fue clausurada, y tanto las vías como los edificios de servicio, desmantelados.

El incremento de oferta en el servicio de transporte de viajeros continuó durante este siglo. En 1913 se inauguró la primera línea de coche-autobús entre Caravaca y Murcia por la empresa Catalana de Automóviles, reduciendo la duración del trayecto a tres horas. (Sánchez Romero, La sociedad literaria de Caravaca en el contexto histórico de la segunda mitad del siglo XIX español (1862-1876), 2008) Debido a las numerosas averías, era frecuente que tuvieran que ser remolcados por bestias de carga. A este servicio se le sumó el de autobuses entre Caravaca y la estación de trenes de Calasparra, fletados por la sociedad local La Auto Caravaqueña, surgida en 1921. También en esta época la empresa Alsina Graells comenzaba la explotación de las dos líneas mencionadas, y comenzaba a ofrecerse el trayecto en bus Huéscar-Caravaca. Finalmente, en 1932 comenzaba a prestar el servicio entre Nerpio y la estación de Calasparra, pasando por Caravaca y sus pedanías de Archivel y Barranda. (Pozo Martínez & Pozo Muñoz, 2016)



## 5.2. Evolución de los usos industriales y terciarios

Un hito tecnológico importante en este siglo es la llegada de la red telefónica, contando ya con ella algunas empresas y comercios en 1902, aunque aún era insuficiente. En 1917 se comenzó a instalar el tendido de la red telefónica urbana e interurbana, inaugurándose la central telefónica municipal en la calle Mayor, donde permaneció hasta su ubicación actual a un edificio de nueva planta en la calle Trafalgar durante los años 80. La extensión de su uso no se hace efectiva hasta 1927, cuando los comercios empiezan a anunciar su número telefónico particular.

La central de Telégrafos estaba situada en 1941 en la Cuesta de las Herrerías, trasladándose posteriormente a la calle Rafael Tejeo, y tras su fusión con Correos, se estableció definitivamente en el bajo de un nuevo edificio en la Gran Vía, en la esquina de la intersección entre las actuales Maruja Garrido y Gran Vía. Antes de esto, Correos se ubicó hasta 1911 en la plaza Nueva, trasladándose a la calle Nueva hasta los años cuarenta, cuando lo hizo a los bajos del antiguo colegio de la Compañía.

La ciudad contaba a principios de siglo con un Juzgado de Primera Instancia, el Registro de la Propiedad y la Oficina de Correos y Telégrafos. A estos centros administrativos se le suman diferentes establecimientos, como farmacias, almazaras... y ocho comercios importantes en la calle Mayor, y dieciséis tiendas de ultramarinos repartidas por el casco urbano. (Anuario del Comercio, 1900)

En 1901 se produjeron obras de reforma y modernización de la fábrica de harinas de Nuestra Señora de los Dolores, conocida como la fábrica de Las Fuentes, con una nueva maquinaria. En 1906, la antigua harinera a vapor de la Corredera funcionaba como almacén, y vendía materiales diversos. En 1907 se inauguró una nueva panificadora.

En 1904 se constituyó la Cámara Agraria o Cámara Agrícola de Caravaca y Cámara de Comercio, ubicándose en la calle de las Monjas.

La mayoría de fábricas e industrias estaban relacionadas con el trabajo del cáñamo y las alpargatas, llegando a un nivel de fama importante en el año 1914. Por ello, en 1920 se fundó la Cooperativa de



**Fig. 5.3:** Edificio de Correos y Telégrafos, tras la fusión de las empresas y su traslado a la Gran Vía.



# Plano general de la ciudad de Caravaca

ESCALA DE 1:3.000

## EXPLICACIÓN

- Nº 1 Ayuntamiento
- 2 Jefatura local de Fomento, Caminos, T. y de Aguas
- 3 Delegación y Sindicatos de la C.N.S.
- 4 Recaudación de Hacienda
- 5 Registro de la Propiedad
- 6 Juzgado de Instrucción, Materia 1, 2, 3, Comandancia militar
- 7 Juzgado Municipal
- 8 Prisión del Partido Judicial
- 9 Prisión habilitada como suplencia de la del Partido
- 10 Cuartel de la Guardia Civil
- 11 id. de Carabineros
- 12 id. de Destacamento de Infantería
- 13 Estación de Telégrafos "completa"
- 14 Central de Teléfonos
- 15 Administración de Correos
- 16 Colegio "Cervantes" de Enseñanza incorporada
- 17 Grupo escolar de niñas "La Santísima Cruz"
- 18 id. de niñas "El Salvador"
- 19 id. de niñas
- 20 id. de niñas
- 21 Escuela unitaria de La Almorarica, huerta
- 22 Colegio y residencia de las Marías de la Cautividad
- 23 Comederos de Auxilio Social
- 24 Hospital de Curatos y Asilo de Ancianos
- 25 Transformadores de La Eléctrica del Seguro
- id. de la Eléctrica de las Fuentes
- 25 Moladero municipal
- id. Fuentes vecinales de abastecimiento de aguas
- id. Saltos hidráulicos de explotación industrial



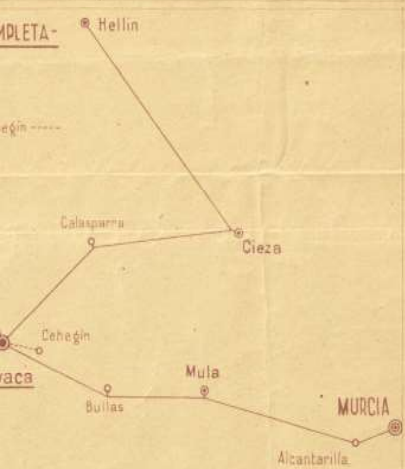
Fig. 5.4: Plano general de la ciudad de Caravaca. En él aparecen equipamientos y comunicaciones.



NOTA: Tanto la planta, acción urbana como la acción del ferrocarril del Estado, Murcia y Almería, de la Electricidad del Estado y de la Propiedad Industrial, pertenecen a su respectiva entidad.



# COMUNICACIONES



RED INTERURBANA, SON EXTERIORES O AERIAS  
 MULA-CARAVACA, POR UN FENOMENO TELEFONICO A SU SOLICITUD SERVICIO  
 DE UN SERVICIO AUTOMATICO ENTRE LAS CENTRALES TRANSFORMADORAS Y ORIGINAL DE LAS  
 LINEAS, INTERURBANA, BAILE EN MURCIA.

## ALCANTARILLADO

El Ayuntamiento de Caravaca posee un Proyecto de alcantarillado pero no ha sido iniciada su ejecución. Actúa de colector de aguas pluviales algún cauce de riego que atraviesa la población, cuyo más caracterizado es fin parte de la calle de Mairena y corre bajo las de campo de Llano, Taquineto y del Pilar, desagüando en las direcciones de la Avenida del Generalísimo.

REPLICACION GRAFICA SUCESSIVA POR LA COMISION DE ESTUDIOS MUNICIPALES DE SECCION DEL 27 DE ABRIL DE 1941 Y EN OTRAS

Caravaca y Mayo de 1941

El Alcalde

El Secretario

Leandro J. Arroyo

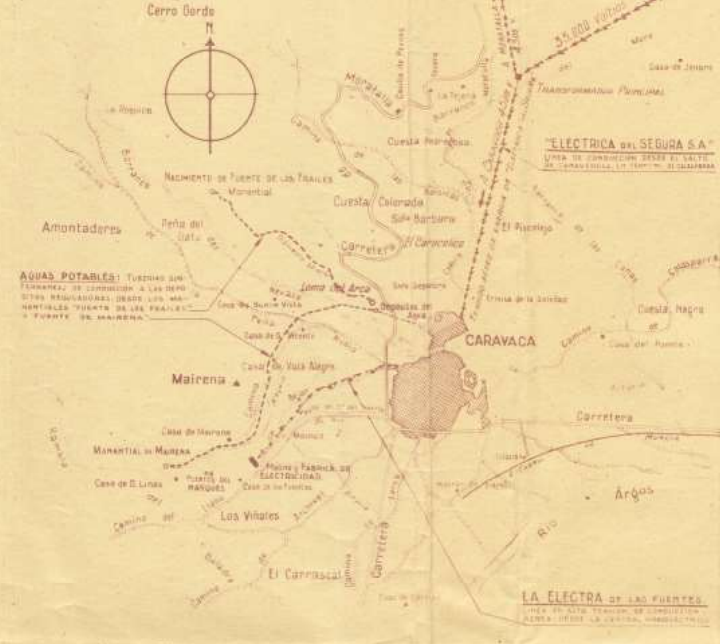
# AYUNTAMIENTO DE CARAVACA

## PLANO DE LA POBLACION Y DETALLE DE SUS SERVICIOS PUBLICOS

1.941

## ABASTECIMIENTOS DE ELECTRICIDAD Y AGUA POTABLE

PLANO DE CONJUNTO E/CA 1:25.000

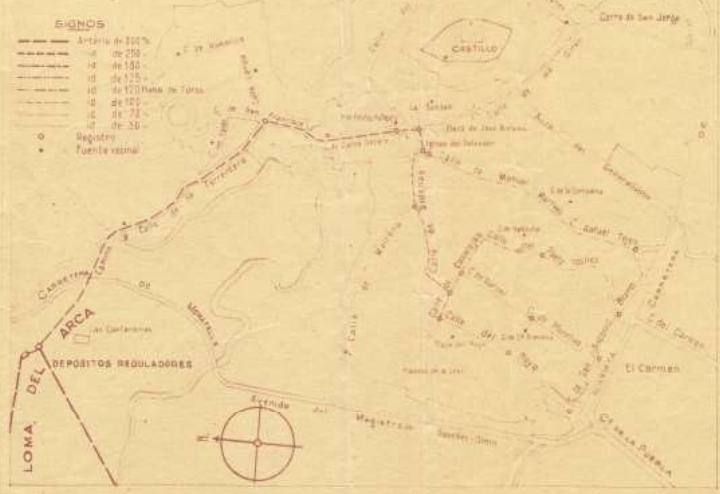


OBSERVACIONES: TENDEN TO ENRIQUECER EL SERVICIO DE ABASTECIMIENTO DE ELECTRICIDAD EN LA ZONA DE LA ALDEA DE LA LOMA DEL ARCA...  
 SIGNOS

## DETALLE DE LA RED PRINCIPAL DE AGUAS POTABLES

E/CA DE 1:6.000

NOTA: Existe otra red antigua de abastecimiento mas reducida y tratada en parte paralela sin formar circuito cerrado...  
 SIGNOS







**Fig. 5.5:** Oficina del Banco Español de Crédito en la calle Mayor.

**Fig. 5.6:** Proyecto de reforma del cementerio viejo en 1875, el cual no se llevó a cabo.

Producción Alpargatera, la cual agrupaba a la mayoría de la patronal del sector. Pero debido a la mecanización e introducción de nuevos materiales, con la instalación de máquinas para la fabricación de suelas de goma, comenzó el declive del sector de elaboración artesanal. (Pozo Martínez & Pozo Muñoz, 2016)

En este tiempo llegaron a la ciudad sucursales de entidades financieras, como el Banco de Cartagena en 1908, el Banco Español de Crédito en 1925 y el Banco Internacional de Industria y Comercio en 1927, aunque en 1885 se habían reunido sin éxito destacados industriales de Caravaca para la fundación de una Caja de Ahorros local.

### **5.3. Nuevos equipamientos y espacios singulares**

En el mes de abril de 1909 se inaugura en la plaza Nueva el Salón Novedades, donde se proyectan películas y se realizan espectáculos teatrales y musicales. Tras una nevada en diciembre de 1926 se hundió su cubierta, y acabó su periplo.

Debido al estado de ruina en el que se encontraba la Plaza de Toros, en 1926 se construyó una nueva sobre la anterior, promovida por Bartolomé García, un importante empresario. Este era propietario también de la lujosa casa ubicada en la confluencia entre la calle Mairena y la avenida de los Andenes, la cual es popularmente conocida hoy en día como «villa Mercedes», debido al letrero que así luce en la puerta de entrada.

En el transcurso de 1926 se proyectaron también una serie de edificios civiles de suma importancia y trascendencia para la sociedad actual, la mayoría de los cuales desgraciadamente en la actualidad no se conservan.

Uno de ellos fue el nuevo Matadero municipal, ubicado junto al antiguo camino de los Molinos, al norte del Cabecico, al final de la calle actualmente llamada San Simón. Este edificio vino a sustituir al antiguo Matadero, construido al final de la calle Larga a principios del siglo XIX, el cual tuvo que ser clausurado por no reunir las condiciones higiénicas pertinentes. El edificio, con una fachada de estilo neomudéjar, posteriormente fue sede de una escuela de niñas, pues el edificio estuvo siempre infrautilizado al seguir





**Fig. 5.7:** *Matadero nuevo en el camino del Palomarico (posteriormente calle Ángel Blanc y actualmente Juan Carlos I).*



**Fig. 5.8** *Cementerio nuevo.*

**Fig. 5.9:** *Mercado de Abastos e inicio del desarrollo de la Gran Vía.*

realizando la población la matanza en la propia vía pública. A finales del siglo XX fue tristemente derribado para construir en su lugar el Hogar del Pensionista.

Otro de los edificios proyectados en este año fue el nuevo Cementerio municipal, ubicado junto a la carretera de Lorca, a pocos kilómetros de la localidad. A este fueron trasladados los restos mortales custodiados hasta entonces en el Cementerio viejo, como popularmente se le conoce desde entonces. Donde antaño se ubicaba dicho cementerio, actualmente hay un jardín público.

Pero el que sin duda el edificio más emblemático fue la Plaza de Abastos o Mercado, situado en la nueva Gran Vía, de la cual hablaremos unos párrafos más adelante. Se edificó en el solar que antiguamente había pertenecido a los huertos de los jesuitas, tras el convento. Para construirlo fue necesario derribar cinco pequeñas viviendas existentes en la calle de la Compañía. El solar fue adquirido en 1928. Durante su media o corta vida, la Plaza de Abastos sufrió una serie de reformas y de variaciones, pues en torno a los años 70 la mitad de esta fue derribada para construir un edificio de viviendas, y a finales de los 90, se sustituyó lo que quedaba de ella para construir un edificio de seis alturas, ubicándose en las dos primeras un hotel, en las restantes viviendas y dos sótanos de aparcamiento. En la planta baja se construyó una plaza pública y una nueva Plaza de Abastos, si bien nunca desplegó del todo su actividad. Con la demolición de la antigua se perdió su icónica fachada, también de estilo neomudéjar. La sustitución de este equipamiento por edificios en altura trajo consigo también la pérdida de las visuales desde la Gran Vía al conjunto jesuita, haciendo cada vez más evidente la desvinculación del casco histórico con el nuevo ensanche. (Pozo Martínez & Pozo Muñoz, 2016)

Todos estos edificios, además de la nueva Plaza de Toros, fueron proyectados por el arquitecto madrileño Manuel Muñoz Casayús. A pesar de su función práctica, es destacable la dotación de elementos decorativos que le daban monumentalidad a dichos edificios.

En 1928 se inauguró la Casa de Socorro y se realizaron propuestas para la mejora de la red de alcantarillado, la cual no llegaría hasta tiempo después; la construcción de un Juzgado de Instrucción, un lavadero y un parque público; y se propuso la idea de construir una escalinata monumental que conectara la Gran Vía con el Castillo, la cual nunca se llevó a cabo.



*Fig. 5.9*







**Fig. 5.10:** Mercado de Abastos, uno de los primeros edificios de la Gran Vía.



**Fig. 5.11:** Mercado de Abastos tras su reforma y ampliación. La Gran Vía está cada vez más consolidada.

En cuanto a edificios de uso civil, militar y judicial, en torno a 1941 había dos Juzgados Militares junto al de Instrucción en la actual plaza de San Juan de la Cruz, frente a un batán, además del Juzgado Municipal ubicado en el propio Ayuntamiento. En la calle Gregorio Javier, y posteriormente trasladado a la calle Mayor, se localizaba un local de la Delegación Nacional de Sindicatos, y dentro del Castillo, en la antigua casa del alcaide, un Destacamento de Infantería. La Recaudación de Hacienda estuvo durante unos años en la calle de las Monjas, en la esquina de la plaza Nueva, pero fue trasladada posteriormente a un edificio en la calle Puentequilla y finalmente se centralizaron sus servicios en la ciudad de Mula.

Tras la adecuación del paseo del Camino del Huerto, en 1947 fueron adquiridos unos terrenos al comienzo de este, donde se construyó un grupo de viviendas de protección oficial llamado «Santa Cruz», aunque popularmente se les conoce como «casas baratas».

La afición caravaqueña por el fútbol se remonta a 1907, cuando se creó el primer equipo. Durante la República se acondicionó un campo de fútbol entre la carretera de Granada y el camino de los Molinos, entre las actuales calles Dos de Mayo y Juan Carlos I, al que se le denominó popularmente como «Stadium». Tras la Guerra Civil se trasladó unos metros más abajo del Matadero, en un parte del solar que actualmente ocupa el colegio de la Santa Cruz.

En el ámbito de los Cuerpos de Seguridad, la Guardia Civil tenía presencia en la ciudad desde finales del siglo XIX, pasando por numerosas ubicaciones. En 1880, durante la Desamortización, se instaló en el convento de los Carmelitas de la Corredera, y en 1890 se trasladó a una casa en la misma calle. En 1893 se trasladaron a una casa solariega de la calle Puentequilla, tras el museo Carrilero, donde permanecieron muchos años, motivo por el cual se le sigue conociendo actualmente a dicha vivienda como el «cuartel». No fue hasta 1928 cuando se propuso construir un nuevo cuartel, comenzando las obras en 1945.

Además de la Guardia Civil, hubo presencia de otros Cuerpos militarizados, como la guardia de Carabineros, de la cual se tiene constancia su presencia desde 1910, y cuyo cuartel se ubicaba frente al molino de La Parrica.

Al mismo tiempo que el Ayuntamiento, se edificó la Cárcel del Partido Judicial, ocupando el ala opuesta en la plaza del Arco. Ya desde 1882 existen quejas por sus malas condiciones de habitabilidad y la falta de espacio, habiendo tenido que usarse habitaciones del Castillo como celdas en algún momento puntual. Las quejas por su estado de ruina y por la falta de iluminación, higiene y ventilación se siguieron dando a lo largo del siglo XX.

Refiriéndonos a los equipamientos asistenciales, recreativos, educativos y administrativos, en 1903 se inauguran la Tienda-Asilo para los más desfavorecidos y la Caja de Ahorros de la Cámara Agrícola. A finales de 1931 se abrió la Cantina Escolar, institución benéfica para velar por la educación, alimentación y asilo de los niños pobres.

En 1907 ya estaba en funcionamiento la Sociedad de Industria y Comercio, ubicada en la plaza del Arco, y a finales de 1910 se realizaban una serie de mejoras en el Casino de la calle Mayor, colocando una marquesina en su fachada y reparando el salón principal. Años más tarde se construiría la plataforma de acceso que aún se mantiene en la actualidad. Durante 1917 se escindió del Círculo Artístico el Círculo Liberal, ubicándose frente a la portada de la iglesia del Salvador. Tras la Guerra Civil muchos de estos locales recreativos cerraron sus puertas, como el Casino. (Martínez Mirete, 1977)

En 1905 llegaron a la ciudad las Hermanas de la Consolación, fundando un colegio para niñas en la calle de las Monjas. Al tiempo se trasladaron a la calle Puentequilla, donde permanecieron hasta el año 1999, cuando cedieron el edificio al Ayuntamiento a cambio de la construcción de un nuevo colegio en el último ensanche realizado en la ciudad, en el entorno de la prolongación de la Gran Vía, actualmente llamada avenida de la Constitución.

A finales de 1910 se consiguió convertir las escuelas públicas unitarias de Caravaca en escuelas graduadas, ubicándose la masculina en la Casa de la Tercia y la femenina en una casa alquilada en la calle Vidrieras, denominándose respectivamente El Salvador y La Santa Cruz, nombres que persisten en la actualidad. En 1917 se fundó el centro privado Santo Tomás de Aquino en la calle Mayor, para bachillerato y primera instrucción. (Pozo Martínez & Pozo Muñoz, 2016) También los Padres Carmelitas dirigieron el colegio masculino Niño Jesús de Praga en su convento.



**Fig. 5.12:** Grupo de viviendas de protección oficial Santa Cruz, en el Camino del Huerto.



**Fig. 5.13:** Aspecto del Camino del Huerto tras su acondicionamiento.





**Fig. 5.14:** Colegio Cervantes en la avenida de los Andenes.



**Fig. 5.15:** Colegio Nuestra Señora de la Consolación, en la calle Puentequilla.

**Fig. 5.16:** Explanada del Castillo tras las obras de acondicionamiento. Al fondo aún hay edificaciones, y la escalinata ya está construida.

La apertura de un Instituto de Segunda Enseñanza se estaba ultimando en 1929, al mismo tiempo que se negociaba la de una Escuela de Artes y Oficios, (Sánchez Romero, 2008) pero ambos procesos se interrumpieron con el cambio de Régimen, y en 1930 se inauguró el colegio de primera y segunda enseñanza Cervantes, en la Avenida de los Andenes, donde hoy en día continúa tras una serie de ampliaciones y mejoras. Dicho colegio asumiría las enseñanzas secundarias hasta la apertura de la Escuela de Aprendizaje Industrial, el actual IES Ginés Pérez Chirinos, y una sección delegada del Instituto Alfonso X el Sabio de Lorca, hoy en día el IES San Juan de la Cruz. En 1933 entró en funcionamiento un Instituto femenino, el cual sería posteriormente acogido por las Hermanas de la Consolación. Antes de esto, en 1929, fue autorizada una escuela pública nacional mixta en la calle de la Almazarica, la cual no ha perdurado hasta nuestros días. En años posteriores se abriría la escuela de San Francisco, en el barrio homónimo, y en los últimos años del siglo XX, CEIP Basilio Sáez, en el entorno del IES San Juan de la Cruz.

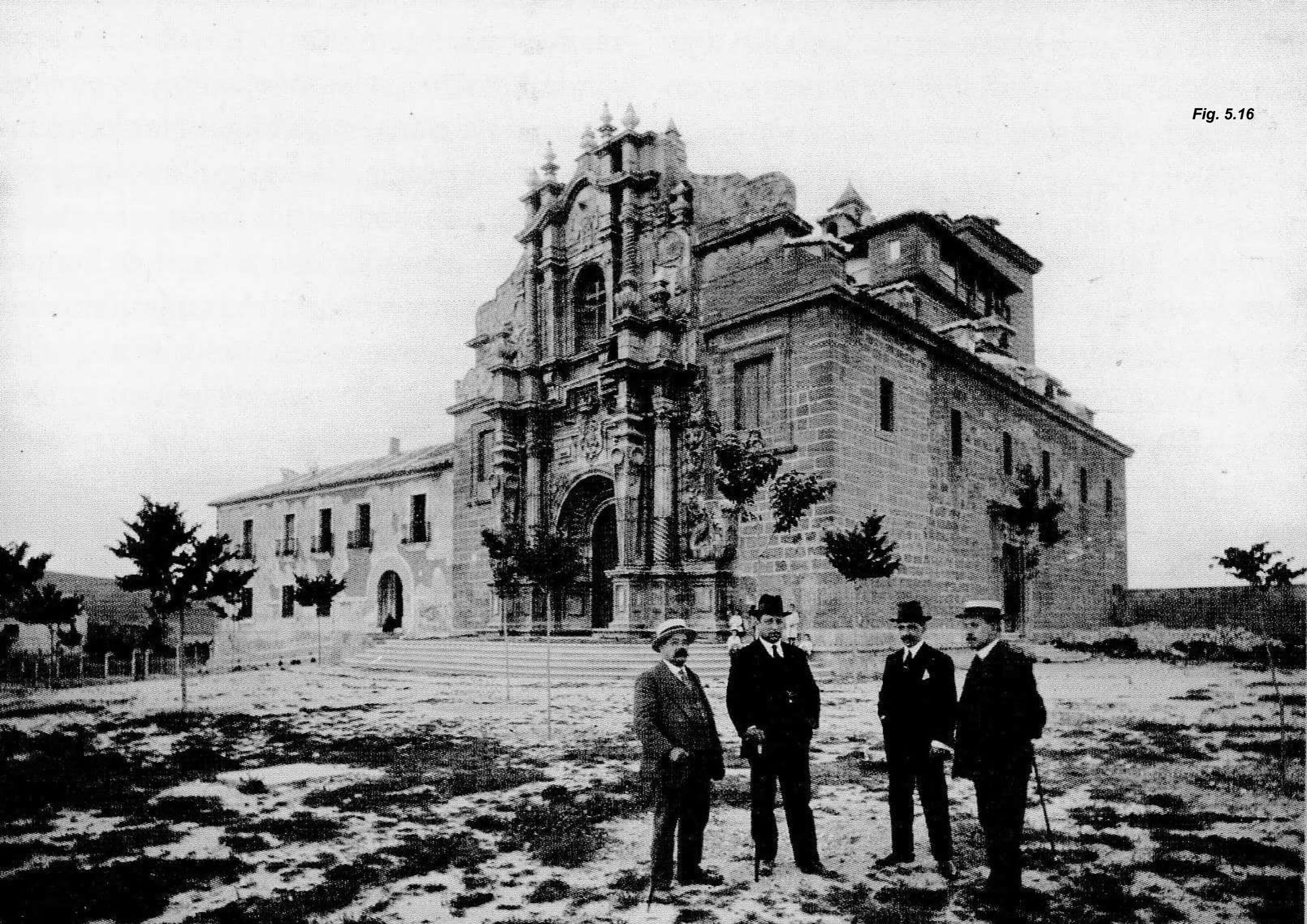
#### **Estado y mejora:**

El estado de conservación de los principales inmuebles y monumentos de la ciudad no apreció una excesiva mejoría respecto al siglo XIX, produciéndose desprendimientos en las fachadas del convento de los Carmelitas Descalzos y de la iglesia de la Compañía de Jesús, y en la cubierta del Santuario.

La celebración de la Peregrinación Nacional al Santuario de la Santísima y Vera Cruz de Caravaca en 1907 supuso una serie de obras de mejora de notable envergadura, trayendo unos cambios estéticos al recinto de gran trascendencia. Algunos de estos cambios fueron la destrucción del depósito de aguas potables construido en el siglo anterior, el soterramiento del aljibe sur y la construcción de una escalinata de acceso al templo.

En 1917 se instalaron puertas y se pintó la verja de la Glorieta, y se repavimentó parcialmente la plaza del Arco (plaza de la Constitución entonces). Nuevamente, en 1923, volvió a ser intervenida la Glorieta, reparando el pavimento y plantando árboles y arbustos. (Pozo Martínez, Fernández García, & Marín Ruiz de Assín, 1980) En 1929 se acortó seis metros al principio y al final de esta. A pesar de que posteriormente sufrió otra serie de cambios y reparaciones, ya en esta época adquiría el aspecto que hoy en día conocemos (hasta su restauración en 2010), convertida en el paseo principal de Caravaca, y en uno

Fig. 5.16





de sus puntos neurálgicos de actividad.

En 1918 se inauguró el nuevo pavimento del Santuario, donado por el diputado conservador José Maestre, que permaneció hasta su sustitución en 1994 sufragado por suscripción popular. Más tarde, en 1921, se realizó una restauración de la fachada, promovida por la Cofradía de la Vera Cruz.

En octubre de 1924 unas fuertes tormentas provocaron inundaciones y destrozos en muchos edificios del municipio, afectando principalmente a las fábricas de harina, fábricas de luz, destiladoras de aguardiente, escuelas graduadas... además de a las obras del ferrocarril entre Cehegín y Caravaca, el cual se estaba construyendo por aquel entonces. Un hecho destacable fue el hundimiento del puente Uribe, produciendo desperfecto en la casa del marqués de San Mamés (actual museo de la Fiesta).

Durante el año 1925 se pavimentaron las calles Rafael Tejeo y San Francisco. Un año más tarde se abrió la calle de Santa Elena, la cual conecta las calles Vidrieras y Condes. Esta calle discurría bajo el camarín de Santa Elena y Jesús Nazareno, construido en 1761. En 1926 fue necesario derribarlo y reconstruirlo a mayor altura, dotándolo de la imagen que posee hoy en día. También en ese año se proyectó la creación o regularización de un camino entre la calle de la Torrentera y la carretera de Moratalla, (Sánchez Romero, 2008) cuyo trazado coincide en la actualidad con la calle San Jerónimo y Barrio Nuevo Bajo. Esta calle supone un nuevo cruce del barranco de San Jerónimo, como hace aguas abajo el puente Uribe.

En 1930 fue aprobado el proyecto de ensanche del Camino del Huerto, aumentando el paseo a ocho metros con alcorques de arbolado y jardín lateral, además de asientos de piedra y luminarias. También por esas fechas aumentó la ocupación del cabezo de San Jorge, hasta ahora poco poblado por su utilización como cantera.

En 1936 se ensanchó la calle del Pilar, derribando para ello algunos inmuebles, entre ellos la antigua Carnicería pública, la cual había sido construida, por lo menos, en el siglo XVIII. Debido a la construcción del nuevo Matadero municipal, este edificio carecía de utilidad. (Sánchez Romero, 2008)

Cuatro años después de la declaración del Castillo-Santuario de la Vera Cruz como «*monumento históri-*



**Fig. 5.17:** IES San Juan de la Cruz.



*co-artístico*» en 1944, (BOE, 1944) comenzaron a ejecutarse una nueva serie de mejoras, que continuaron transformando la imagen de este, tras las llevadas a cabo años antes para la Peregrinación Nacional. Se rehabilitó la iglesia y el conjunto fortificado, demoliéndose dos de las torres de la parte oriental en 1957, las cuales se encontraban en estado ruinoso, y las convirtieron en contrafuertes ataludados. Se derribaron la Casa del Alcaide y la Casa de los Polvoristas o Escuela del Castillo, donde tiempo atrás se había ubicado la ermita de Santa María del Castillo. Las obras de restauración del complejo se alargaron hasta 1963.

Era habitual en las casas solariegas la existencia de capillas privadas, las cuales se dividían en tres grupos: las que ocupaban una estancia entera y poseían altar y retablo; las que compartían el cuarto con otros usos diferentes y solo se caracterizaban por una hornacina en la pared y por estar ubicadas en la primera planta; y las que se adecuaban para el oficio religioso en un momento concreto, como podía ser una celebración matrimonial. Las primeras son más difíciles de identificar cuando se retira el altar o retablo, mientras que las segundas dejaban constancia de su uso a través de la hornacina. Su existencia data desde la mitad del siglo XVIII hasta mediados del siglo XX, cuando fueron progresivamente transformadas en alacenas, o simplemente se perdieron por diversas causas. Se tiene constancia de que las hubiera en la casa del marqués de San Mamés, del puente Uribe (actual museo de la fiesta); (AMC Catastro) en la Casa de la Virgen y la otra casa del marqués de San Mamés, ambas en la calle Rafael Tejeo; en la fábrica de Chocolates Supremo, cuyo retablo fue donado a las Carmelitas Descalzas; y en muchas más casas palaciegas, ubicadas principalmente en aquellas ubicadas en el entorno de los cuatro caminos históricos.

Los problemas de higiene en las calles del siglo XIX siguieron produciéndose en el siguiente, utilizando los vecinos como letrinas el callejón de Frías y el porche de Santa Clara. El mantenimiento de las calles seguía siendo casi inexistente, con calles mal pavimentadas, ausencia de aceras, limpieza deficiente, etc.

En 1922 se hizo peatonal la calle Mayor «*debido a ser muy estrecha y tortuosa... la más céntrica y la de mayor tránsito a pie, por hallarse en ella la mayoría de los centros comerciales*», y en 1932 fue pavimentada y se eliminaron sus aceras. (Sánchez Romero, 2008)



**Fig. 5.18:** *Perspectiva del Castillo desde la Gran Vía. Por la cantidad de gente que se encuentra en la cuesta, cabe suponer que se trata del 2 de mayo, día del festejo de los Caballos del Vino.*

En 1924 fueron mejoradas las calles del entorno del Templete, Camino del Huerto y calle Larga, además de crear aceras en la Gran Vía, en la parte más cercana a la calle Puentecilla.

### **Imagen de la ciudad y nombre de las calles:**

En 1915 se realizó una reorganización de la vicaría de Caravaca, creando una nueva parroquia con sede en la iglesia de la Concepción. (Cf. Anuario del Comercio, de la Industria, de la Magistratura y de la Administración, 1898-1902)

En enero de 1925 tuvo lugar la colocación de una placa conmemorativa de la instauración del nuevo régimen de Primo de Rivera en la plaza del Arco.

Tras la Guerra Civil, fueron colocadas en la entrada a la localidad y en una de las almenas del Castillo el yugo y las flechas, símbolo propio de la Falange. Se colocó también la «Cruz de los caídos» al inicio de la Glorieta, donde hoy en día se ubica una estatua de San Juan de la Cruz en la plaza que lleva su nombre.

En mayo de 1962 tuvo lugar un hecho de suma importancia para la historia de Caravaca, pues el Consejo de Ministros aprobó modificar la denominación del municipio por la de Caravaca de la Cruz.

En este siglo se continúa con la tradición heredada del anterior: cambiar el nombre histórico de algunas calles para homenajear a una figura importante de la época, o para asignar un nombre asociado al régimen político de turno. Así, la actual calle Higueras, denominada por entonces calle de La Marina, cambió su nombre por el de Antonio Blanc, ingeniero agrónomo. Posteriormente, se volvió a cambiar por calle Canalejas, en homenaje al político liberal asesinado en 1912. La calle del Hoyo fue nombrada calle de Luis Nogueras, por el pianista y músico local, en 1910. En 1931 retomó su nombre anterior, pero al año siguiente se deshizo el cambio. Antes de 1913 también se dedicó una calle al fallecido marqués de San Mamés y conde de Balazote junto a su icónica vivienda de la plaza del Arco.

Un ejemplo de la simultaneidad de nombres es el de la calle Poeta Ibáñez, cuya denominación actual le fue asignada en 1925 en memoria del poeta, periodista local y exmilitar Juan José Ibáñez. Hasta enton-

ces la calle se había llamado calle de don Fernando, abreviación de don Fernando de Robles Miñarro. Este es uno de los pocos casos que no vieron revertida su nomenclatura, y actualmente conviven tanto la denominación oficial como la anterior, siendo esta última utilizada sobre todo por los vecinos de mayor edad.

Importante fue el renombramiento como calle García Alix a la calle Mayor, en honor al ministro de Instrucción Pública, de Gobernación y de Hacienda, en agradecimiento por su mediación en la construcción de la carretera Caravaca-Moratalla y por impedir el traslado del Juzgado de Instrucción en 1893.

Durante el Directorio militar de Primo de Rivera, un buen número de calles cambiaron su nombre: Gran Vía de Primo de Rivera, para la avenida José Maestre (actual Gran Vía); plaza del obispo Frutos Valiente, para la plaza del Progreso (actual plaza Nueva); y calle María Girón, para la calle Puentevilla. Estos cambios no terminaron de cuajar, e incluso en los Censos Electorales se seguía respetando la nomenclatura popular.

Con la llegada de la Segunda República, nuevamente se produjeron cambios para honrar a figuras afines al nuevo régimen: Alfonso García, para la calle del Hoyo en honor al músico caravaqueño; Gregorio Marañón, para la calle de Los Melgares (actualmente de Las Monjas); Luis Bello, para la calle Colegio; José Ortega y Gasset, para la calle Mairena; Marcelino Domingo, y posteriormente Buenaventura Durruti, para la calle García Alix (actual Mayor); La República, para la actual Alfonso Zamora; Miguel de Unamuno, para la calle Vidrieras; Capitanes Fermín Galán y Ángel García Hernández, para la plaza de la Constitución (actual del Arco); Álvaro de Albornoz, para la plaza del Hoyo; Blasco Ibáñez, para la avenida Primo de Rivera (actual Gran Vía); Salvador Seguí, para la calle del Ejido de San Francisco; Francisco Ferrer i Guardia, para la calle Larga; y Cuesta de los Poyos, para la calle Bolt. Además, se recuperaron los nombres de calle de La Libertad y la plaza del Progreso. (Pozo Martínez & Pozo Muñoz, 2016)

Durante la llegada al poder de la CEDA en el Ayuntamiento, muchos de estos cambios se revierten, y al comenzar la Guerra Civil, vuelven a tomar el nombre asignado a principios de la instauración de la República.

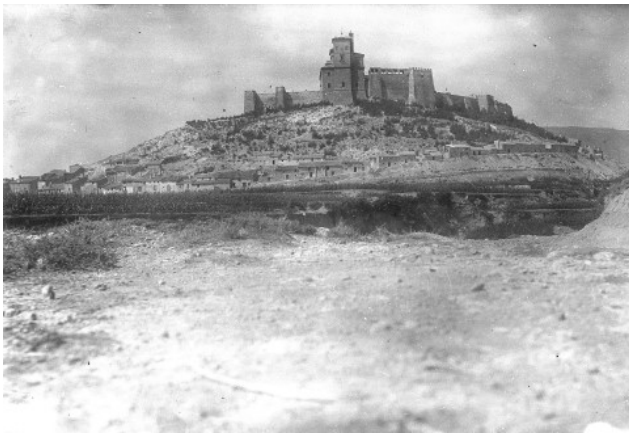


**Fig. 5.19:** Calle Mayor, renombrada como García Alix, tras la renovación del pavimento.





**Fig. 5.20:** Trascastillo, sin edificar.



**Fig. 5.21:** Trascastillo, con viviendas construidas en la calle Carril.

Al concluir la Guerra Civil en 1939, vuelven a cambiarse la mayoría de estos nombres, principalmente aquellos con connotaciones republicanas: se recuperan las calles Luis Nogueras y Alfonso García; Manuel Martínez, para la calle Buenaventura Durruti (Mayor); José Antonio Primo de Rivera, para la plaza de la Constitución (del Arco); Generalísimo Francisco Franco, para la avenida Blasco Ibáñez (Gran Vía); Paseo de los Mártires, para la Glorieta; Queipo de Llano, para la calle Alfonso Zamora; Calvo Sotelo, para la calle Gregorio Marañón (de las Monjas); General Mola, para la calle de La Libertad (Cuesta de las Herrerías); Bolt, para la Cuesta de los Poyos; Obispo Frutos Valiente, para la plaza del Progreso (Nueva); General Gómez Jordana, para el Camino del Huerto; San Juan de la Cruz, para la plaza del Templete; y Felipe Marín Fuentes, para la carretera de Granada, en honor al caravaqueño miembro de la División Azul.

Con tanto cambio de denominación en un periodo relativamente corto, la población optaba por seguir llamándolas por su nombre histórico, reservándose la nueva nomenclatura para documentos oficiales y en los círculos de poder como medio de propaganda del régimen de turno, aunque algunos cambios sí que llegaron a calar en la sociedad, dependiendo también de la generación a la que se perteneciera. Así, hoy en día, es frecuente ver cómo se usan coloquialmente más de una y dos denominaciones para referirse a una misma vía.

### **Saneamiento y alumbrado público:**

En 1924 se mejoró el alumbrado público con la adquisición de doce columnas de hierro fundido para la Glorieta y ocho para la plaza del Arco. Al año siguiente, se inauguraron ocho nuevas fuentes públicas y la iluminación eléctrica de la fachada del Ayuntamiento.

Como ya se adelantó en el capítulo referido al siglo XIX, en 1901 surge otra compañía eléctrica, La Cruz y las Maravillas, competencia directa de La Electra Caravaqueña. La nueva fábrica de luz se instaló en un antiguo molino harinero en Archivel. Se unió a estas dos en 1907 una nueva central eléctrica en el río Quípar, La Luz del Quípar, (Anuario del Comercio, 1900) la cual fue reformada en 1910 para instalar mejor maquinaria, y se instalaron nuevos postes de luz entre Caravaca y Cehegín. Para publicitarse, regaló la nueva instalación de 2.000 lámparas en la iglesia del Salvador.

En 1927 nació otra compañía eléctrica, La Eléctrica del Segura, sumándose a las otras tres ya existentes. También en ese año se construyeron cuatro transformadores en el foso del castillo, calle Elías los Arcos, plaza del Hoyo y plaza del Ejido. (Sánchez Romero, 2005)

En 1936 funcionaban las cuatro compañías, pero al finalizar la Guerra Civil, la Eléctrica ya controlaba prácticamente todo el mercado. Mientras la Eléctrica del Segura suministraba 35.000 voltios a 120 vatios de potencia, llegando a la mayoría de hogares caravaqueños, la Electra de las Fuentes (nueva denominación de la Electra Caravaqueña) llevaba 110 vatios de potencia por el camino de Mairena hasta el Barrio Nuevo y Calvario, únicas zonas donde seguía prestando servicio. (Ayuntamiento de Caravaca, 1941)

Se redactó un proyecto para una nueva traída de aguas, aunque no resolvió el problema de abastecimiento debido al caudal insuficiente proveniente de la fuente de los Frailes. En 1937 se empezó a construir una nueva conducción proveniente de la fuente de Mairena. Para 1941, el suministro provenía de los dos manantiales por medio de tuberías subterráneas, las cuales desembocaban en los depósitos reguladores del paraje de las Cantarerías. (Ayuntamiento de Caravaca, 1941) Desde aquí se conducía el agua hasta las cuatro esquinas de la calle Larga por medio de un tubo de 30 mm de diámetro, y desde aquí hasta la calle Mayor circulaba por uno de menores dimensiones. Desde allí comenzaban las derivaciones individuales. A pesar de todas estas mejoras, el problema no se solucionó hasta el ingreso del Ayuntamiento en la Mancomunidad de Canales del Taibilla, ejecutándose las obras en los años 60. (Sánchez Romero, 2008)

En 1941 no se habían ejecutado aún las obras de alcantarillado, utilizando la población para dicho fin la antigua red de riego. (Ayuntamiento de Caravaca, 1941)



**Fig. 5.22:** Vista de los huertos de las calles Puentecilla y Mayor por los que se trazó el recorrido de la Gran Vía.



**Fig. 5.23:** Huertos traseros y caminos agrícolas sobre los que se proyectó la Gran Vía.

**Fig. 5.24:** Trazado de la Gran Vía.

#### 5.4. Apertura de la Gran Vía (1918-1922)

El hecho trascendental de este siglo, y que será el que marque el devenir urbanístico de Caravaca hasta la actualidad, es la apertura de la Gran Vía. Esta será el germen de los futuros ensanches que se producirán en la ciudad. Supuso un cambio drástico en la imagen de la localidad, pues desde finales del siglo XVI la trama urbana había evolucionado muy poco, manteniéndose inalterada la superficie edificada, a excepción de las fábricas e industrias que se habían asentado en las afueras del casco urbano. Aunque la inauguración de esta importante vía fue positiva y su trazado, en términos generales, adecuado, gran parte de las decisiones urbanísticas y los ensanches que se produjeron a raíz de ella tuvieron una serie de consecuencias más que cuestionables.

En 1918-1919, el Ayuntamiento proyectó un nuevo ensanche de la ciudad debido al aumento demográfico y la falta de solares. En 1920 se determinó su trazado, el cual buscaba conectar las carreteras de Lorca y Cehegín-Murcia con la calle Puentecilla. Se trazó para ello una vía rectilínea en paralelo a la calle Mayor, de una anchura superior a cualquiera de las calles de la localidad. En contraposición a cómo se habían abierto estas nuevas arterias en otras ciudades, atravesando el centro histórico, en este caso lo hizo atravesando los huertos traseros de las viviendas y conventos de la calle Mayor, partiendo de los callejones que emanaban de la calle Puentecilla hacia el camino real de Lorca, lo que facilitó su construcción debido a no tener la necesidad de derribar viviendas existentes y cambiar trazados de calles consolidadas; aquí solo fue necesario demoler dos viviendas que impedían la conexión con la calle Puentecilla. El callejón que va desde la actual plaza Carrilero, donde se ubica el museo homónimo, hasta la Puentecilla es uno de los vestigios que quedan de esta antigua unión.

Las obras comenzaron oficialmente el 2 de febrero de 1922. Desde este mismo momento hubo particulares que se interesaron por comenzar a construir en los márgenes de la avenida, pero el Ayuntamiento lo impidió «*mientras no se termina dicha vía y quede alineada*». La finalización de la calle se alargó en el tiempo, y no tuvieron lugar las obras de pavimentación, asfaltado, rasantes y muros de contención hasta el advenimiento de la Segunda República (1931). Inicialmente se le denominó «*avenida José Mestre*», en honor del senador conservador y exministro de Fomento, pero al comenzar la Dictadura, se cambió su nombre a «*Gran Vía Primo de Rivera*» o «*avenida Primo de Rivera*».





Fig. 5.24





**Fig. 5.25:** A la derecha, el Gran Teatro Cinema, y a la izquierda, el Cine de verano.

En 1926 se realizaron unos planos encargados por el alcalde al arquitecto provincial de Murcia. En ellos ya aparecen reflejados algunos de los edificios civiles más importantes de la Gran Vía, como el Gran Teatro Cinema, inaugurado en 1924, o el Garaje Ford. Pocos meses más tarde se construye la fábrica de Chocolates Supremo. Todos estos edificios lamentablemente no han llegado hasta nuestros días. Las fachadas del Teatro y la fábrica sirvieron como referencia para la alineación de los edificios que se construyeron más adelante.

En cuanto a los ensanches que se produjeron en el siglo XX en Caravaca, toman como ejes de referencia la Gran Vía y los primeros tramos arbolados de las carreteras de Cehegín-Murcia, Moratalla y Lorca-Puebla de don Fadrique. (Sánchez Romero, 2008) Las tierras que flanqueaban los márgenes de dichas vías, hasta ahora dedicadas a la agricultura, ofrecieron la posibilidad de ser urbanizadas y suplir la carestía de suelo edificable que se arrastraba hasta ahora. El proceso de urbanización continuado hasta la actualidad, y debido al mal planeamiento y ausencia de un Plan General en los inicios, junto con la especulación del terreno y la búsqueda del aprovechamiento de antiguos caminos rurales para convertirlos en calles, han desembocado en un urbanismo que en ocasiones adolece de arbitrario y en-corsetado, con poco margen de maniobra para su mejora.



**Fig. 5.26:** Garaje Ford, ubicado en la esquina entre la Gran Vía y la carretera de Murcia.

El tejido callejero de Caravaca se muestra al usuario, tanto al que va a pie como al que conduce un vehículo, incómodo y deshumanizado, con calles estrechas, circulación deficiente, falta de conexión entre los barrios, ausencia de espacios verdes y servidumbres en las vías principales. Un ejemplo de la referida irracionalidad constructora es la altura máxima que se permitió alcanzar en la Gran Vía en la segunda mitad del siglo XX, corrigiendo la escala fijada inicialmente en 1922 y permitiendo alcanzar hasta nueve alturas en los edificios de viviendas. Así, una avenida que resultaba amplia y que tenía en cuenta las diferentes perspectivas y focos de atención, como la permanente presencia del Castillo como fondo de perspectiva, fueron totalmente desdibujados con la nueva ordenación, quedando empedregada la calle. A principios del siglo actual dicha altura se vio reducida a siete plantas, siendo aún un poco excesiva para una población de tamaño medio como esta.

En 1925 se acordó abrir un enlace entre la calle Rafael Tejeo con la carretera de Lorca, a través de la actual calle Santísimo. También en ese año se aprobó la prolongación de la calle Canálica hasta la Gran



**Fig. 5.27:** A la izquierda, la fábrica de Chocolates Supremo.



**Fig. 5.28:** Primer edificio de Caravaca que se construyó con estructura metálica. Ocupa el solar donde se ubicaba el Cine de verano.

**Fig. 5.29:** Modificación del Plano de Béjar para incluir la Gran Vía.



Vía, aunque no se realizó hasta 1932, cuando el Ayuntamiento adquirió un edificio y sus terrenos colindantes por los que pasaría la calle. El proyecto general de reforma interior de la ciudad del arquitecto Pedro Cerdán fue aprobado en 1926, y un año después se presentó la planificación de la zona comprendida entre las calles Santísimo y San Simón.

Una vez finalizada la Guerra Civil, se continuó con la urbanización de los nuevos ensanches, realizándose en primer lugar la del entorno del Matadero, entre la carretera de Granda y la primera prolongación meridional de la Gran Vía, desde la esquina de las actuales calles Junquico con Dos de Mayo hasta la Gran Vía.

### **5.5. Estructura urbana de 1933**

Existen una serie de diferencias entre el plano de Caravaca del Instituto Geográfico y Catastral de 1933, antes de la Guerra Civil y durante la II República, respecto al anterior de Antonio de Béjar de 1896. Respecto a la estructura urbana, aparece la nueva carretera de Moratalla, uniéndose a las ya existentes de Murcia y Granada. A estos ejes principales se les une el primer tramo de la Gran Vía, el cual une la calle Puentecilla con la carretera de Murcia. Estos viales actúan como base estructural para la futura expansión de la ciudad. El casco histórico permanece prácticamente igual.

Comienza a materializarse la urbanización de antiguos caminos agrícolas y vecinales, además de la aparición de edificaciones en el entorno de estas nuevas carreteras y viales. En la carretera de Moratalla, aparecen equipamientos como el colegio Cervantes y la caseta de Obras Públicas, además de La Yesera y la panificadora de la Fábrica de Paula.

El entorno de la carretera de Granada, sin embargo, aparece prácticamente sin urbanizar, permaneciendo aislado el Cabecico y el Matadero municipal, además de alguna edificación aislada. Aún aparecen grafiados la red de acequias y de caminos vecinales, como el de los Molinos y el del Palomarico. La actual calle San Simón, que va desde la Glorieta al Matadero, sí aparece ya urbanizada, aunque sin edificaciones anexas.

**Fig. 5.30:** Plano de población de Caravaca. Instituto Geográfico y Catastral, 1933.



DIRECCIÓN GENERAL  
DEL  
**INSTITUTO GEOGRÁFICO  
Y CATASTRAL**  
TRABAJOS TOPOGRÁFICOS

PROVINCIA  
DE  
**MURCIA**

Término municipal  
de  
Caravaca

Plano de población  
de  
Caravaca

Escala de 1: 2.000

**Hoja 910 Carpeta 2**

Zona 2ª - Hoja 2ª

Madrid 15 de Enero de 1933

El Topógrafo Ayudante 1.º de Geografía

*Joaquín González*

Madrid 31 de Enero de 1933

Conforme

El Ingeniero Jefe de la 3.ª Brigada

*Gaspar Fernández*

de de

Revisado

El Ingeniero Jefe de la provincia

INSTITUTO GEOGRÁFICO

12 SET 1933

ARCHIVO TOPOGRÁFICO

300661

15  
Fig. 5.30



Mod. T. 67 a.



La mayor variación respecto al Plano de Béjar se produce en los huertos traseros de las calles Mayor y Rafael Tejeo. Aparece trazado el primer tramo de la Gran Vía, yendo desde la calle Puentecilla hasta intersecar con la carretera de Murcia. En esta época se le conoce a la vía como avenida Blasco Ibáñez, y solo están edificados en esta época el Mercado de Abastos, el Gran Teatro Cinema, la fábrica de Chocolates Supremo y el Garaje Ford. El cerro de San Jorge está prácticamente consolidado. Alejada del casco urbano de la ciudad, aparece la estación de ferrocarriles, a la que se accede desde la carretera de Murcia a través de la carretera de la Estación.

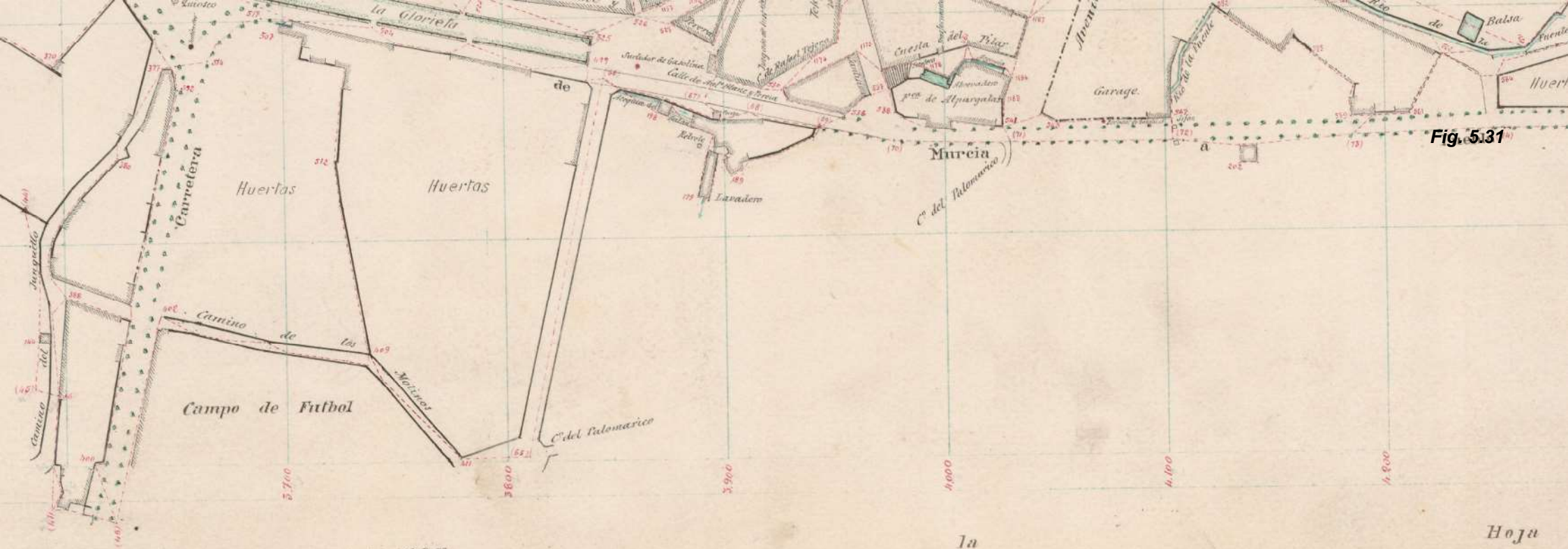
### **5.6. Apertura de la Calle Ángel Blanc (1964)**

La calle Ángel Blanc, como otras de la época, fue trazada sobre un camino secundario preexistente, el del Palomarico, que se ensanchó mínimamente para permitir la edificación a ambos lados. Las manzanas que lo flanqueaban se urbanizaron de manera muy fragmentada y anárquica mediante proyectos de urbanización de cada uno de los propietarios de una parcela, con edificaciones muy elevadas y escaso respeto a la necesidad de zonas verdes, equipamientos y vías rápidas de circulación.

Esta vía nació con la vocación de descongestionar el tráfico de la calle Corredera, uniendo así la Gran Vía con la carretera de Granada. Pero el problema no se solucionó, pues la nueva calle carecía de la anchura necesaria y el trazado suficientemente regular. Además, debido a la condición natural de la Glorieta o calle Corredera como nudo de comunicaciones entre las carreteras de Moratalla y Granada, con la de Murcia y la Gran Vía, si la apertura de la nueva calle no se acompañada de cambios en la circulación, restricciones de tráfico o una reestructuración del entramado urbano, la población iba a continuar circulando preferentemente por el recorrido principal, es decir, por la calle Corredera.

*Fig. 5.31: Trazado de la calle Ángel Blanc. Arriba, el camino del Palomarico en 1933; abajo, calle Ángel Blanc en 1981.*







## 6. EL SIGLO XX: LOS PLANES GENERALES Y LA GRAN EXPANSIÓN URBANA

### 6.1. Plan General de Ordenación Urbana de 1985

Los ensanches de Caravaca del siglo XX se producen sin ningún Plan General que los dirija y regule hasta el último cuarto de siglo, aprobándose el primer Plan General Municipal de Caravaca en 1985. Debido a su retraso, este tiene que adaptarse a las nuevas condiciones urbanas de la ciudad, pues muchas parcelas se han convertido en solares y se ha edificado en ellos mediante proyectos de urbanización. Al no haberse producido prácticamente reparcelaciones, se constata la ausencia de un entramado racional, con solares irregulares y grandes masas de suelo aún sin urbanizar en el casco urbano, como el entorno entre el parque Ciudad Jardín y la Gran Vía, el del huerto de los Carmelitas Descalzos, y por las carreteras de Moratalla, Granada y Murcia. Precisamente son estos accesos, junto con la Gran Vía, los que actúan como agentes urbanizadores, ubicándose todas las nuevas edificaciones en su entorno inmediato.

Con la aprobación del PGOU de 1985 se constata el crecimiento unidireccional de Caravaca. El Barrio Nuevo y el de Aranjuez permanecen prácticamente invariables. Sí aparecen bastante consolidadas barriadas periféricas como el barrio de San Vicente de Paul, entre la carretera de Moratalla y el barranco del Nevazo, pero con una carente ordenación racional previa.

Respecto al desarrollo de la carretera de Moratalla, en su tramo conocido como avenida de los Andenes, es evidente que la consolidación de solares ha sido resultado de proyectos de urbanización de parcelas agrícolas. Los solares y calles son irregulares, no aparecen proyectadas zonas verdes, y se van intercalando las viviendas unifamiliares originarias con edificios plurifamiliares en altura. Aparecen equipamientos como la residencia de ancianos, tras su traslado desde el antiguo Hospital de la Caridad, en el Templete, y las ampliaciones del colegio Cervantes.

El entorno de la carretera de Granada está en un estado de urbanización mayor que el de la de Moratalla. En el sector ubicado entre la Gran Vía, Corredera y carretera de Granada, junto al antiguo Matadero, aún permanecen grandes vacíos sin edificar, pero sí aparecen proyectados en el PGOU.

La zona de los institutos San Juan de la Cruz y Ginés Pérez Chirinos sigue sin urbanizar, permaneciendo



*Fig. 6.1: Nueva residencia de Ancianos, en el camino de Mairena.*



*Fig. 6.2: Perspectiva del casco urbano y la huerta desde el camino de Mairena.*





**Fig. 6.3:** Urbanización de la Ciudad Jardín.



**Fig. 6.4:** Comparativa de la perspectiva de la Gran Vía desde el Castillo de los 70 a la actualidad.

estos como edificaciones aisladas, aunque si existe ya la actual avenida Miguel Espinosa. Más al sur, el barrio de Extremadura ya se está consolidando, y aparece proyectada la prolongación de la avenida antes mencionada hasta la carretera de Granada.

En el entorno de la última prolongación de la Gran Vía (actualmente avenida de la Constitución), entre esta y la carretera de Granada, aparece un gran vacío, que junto con el de la zona entre la avenida Miguel Espinosa y el Camino del Huerto, se proyecta su urbanización mediante un plan parcial, conocidos como SCR-1 (futuro barrio de Villapatos) y SCR-2 (prolongación de la Gran Vía). Es en este último donde se proyecta la segunda (y prácticamente última) zona verde de tamaño medio del casco urbano, tras la Ciudad Jardín.

Aparecen también nuevos ensanches de los barrios colindantes al sureste de la Gran Vía, como la consolidación del vacío existente entre esta y el parque Ciudad Jardín, además de la prolongación del barrio de los Templarios y de la Paz hasta el barrio de San Pablo y el límite natural que presenta el terreno por la existencia de un fuerte desnivel en el entorno del Cejo.

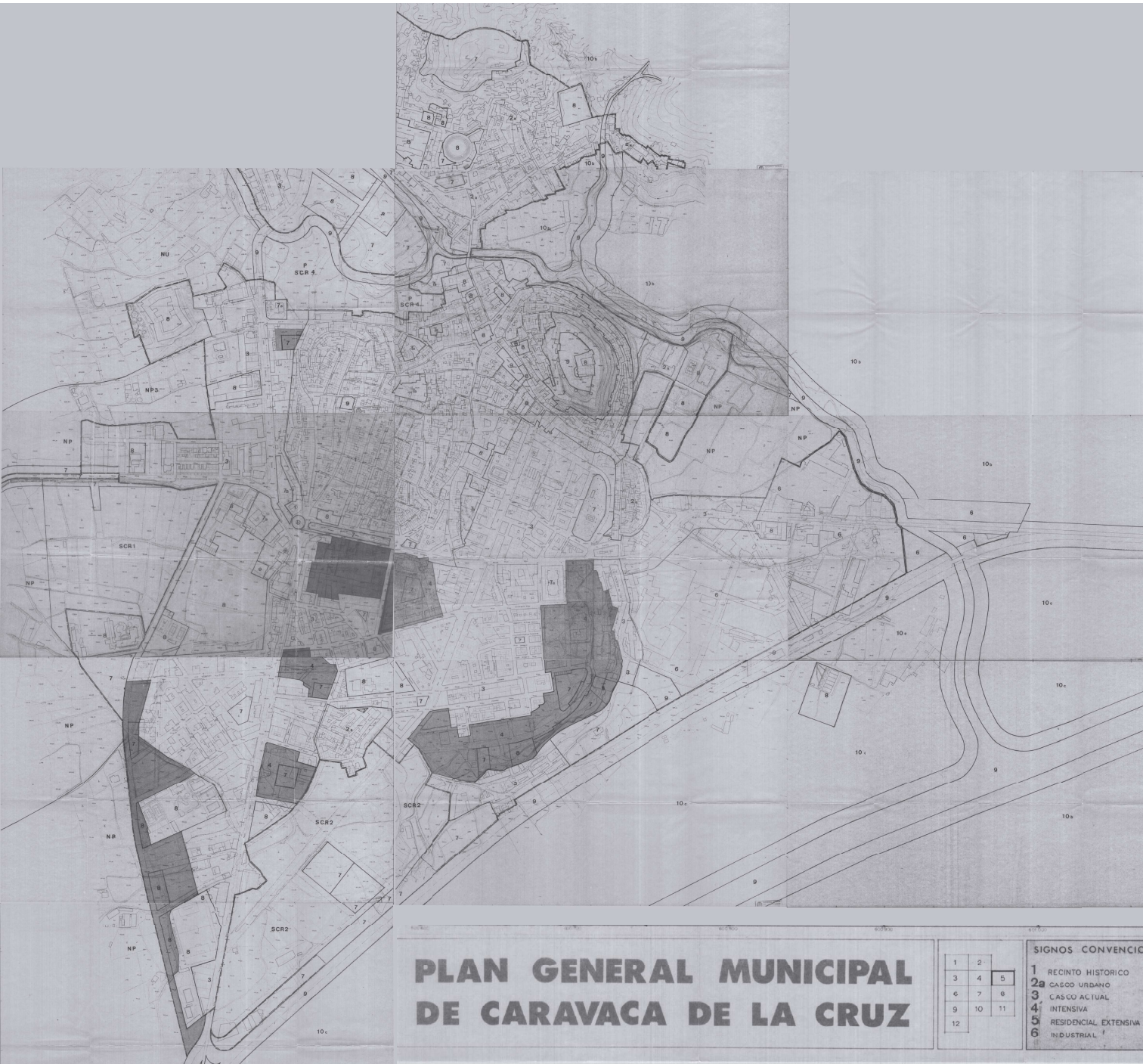
La carretera de Murcia va consolidándose gracias a los ensanches antes mencionados en los barrios de la Ciudad Jardín y de los Templarios, desde la Gran Vía hasta los barrios de San Jorge y San Pablo. A partir de estos comienzan a aparecer diversas fábricas e industrias, principalmente en la dirección hacia la antigua estación de ferrocarriles. A partir del cruce del barranco de San Jerónimo con la carretera, el suelo se mantiene prácticamente en su totalidad agrícola.

Al norte de esta carretera, la zona delimitada por el Trascastillo, barranco y la propia carretera, se mantiene invariable en su condición de huerta.

Es destacable la ausencia de zonas verdes de calidad planeadas en estos nuevos ensanches. De todas las zonas de reciente urbanización comentadas anteriormente, sólo se proyectan zonas verdes en los futuros planes parciales SCR-1 y SCR-2.

En este primer PGOU, apenas se plantean actuaciones o modificaciones en el entorno del casco histó-

**Fig. 6.5:** Plan General de Ordenación Urbana de 1985.




# PLAN GENERAL MUNICIPAL DE CARAVACA DE LA CRUZ

1	2
3	4
6	7
9	10
12	11

- SIGNOS CONVENCIONALES**
- 1 RECINTO HISTORICO
  - 2 CASCO URBANO
  - 3 CASCO ACTUAL
  - 4 INTENSIVA
  - 5 RESIDENCIAL EXTENSIVA
  - 6 INDUSTRIAL
  - 7 ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES
  - 8 EQUIPAMIENTOS COLECTIVOS
  - 9 COMUNICACION/CAJES TAPARCAMIENTOS
  - 10 AGRICOLA
  - POLIGONOS A REPARCELAR

NORMATIVA HOMOGENEA ALINEACIONES Y PASANTE



**EQUIPO REDACTOR**

FRANCISSCO FERNANDEZ LIEBRO  
VICENTE PEREZ ALBACETE  
MARIANO DE LA VILLA SANZ

JUNIO 1985

10





**Fig. 6.6:** *Derribo de la casa de la familia Sahajosa, en la plaza del Arco. Además de este, muchos edificios patrimoniales se perdieron entre los 60 y 80.*

rico. Sí que aparece ya proyectado el trazado de una ronda de circunvalación en el sureste del casco urbano, que una la carretera de Granada con la de Murcia sin tener que pasar por el centro de la ciudad. Pero al no tomarse medidas para salvar la fuerte pendiente del desnivel ubicado en el entorno del Cejo y los molinos de papel, se hace difícil la permeabilidad entre dicha ronda y el tejido urbano.

Aunque este Plan General concreta y racionaliza parte del crecimiento urbano ya iniciado décadas antes, llega tarde y no pone freno al desarrollo expansivo que trae como consecuencias la pérdida de la huerta y el abandono del casco histórico. Tampoco aparece una gran cantidad de suelo destinado a equipamientos, los cuales se ubican posteriormente en solares que no han sido objeto de estudio para comprobar si son los más idóneos para asegurar el equilibrio de suelo dotacional entre los diferentes barrios.

## **6.2. Plan Especial de Reforma Interior de 1991**

El plan afecta a la mayor parte del casco histórico y su entorno inmediato, albergando casi la totalidad del patrimonio arquitectónico del municipio. De sus informes urbanísticos previos se extraen las siguientes conclusiones:

- Sistema General de espacios verdes públicos: nivel escaso, quedando reducidos a la Glorieta y al cerro del Castillo, en sus partes más elevadas. Los espacios libres públicos se circunscriben a las plazas y a la explanada interior del Castillo. La plaza Nueva y la del Ayuntamiento son zonas de paso rápido.

- Equipamientos:

- o Administrativos: de gran importancia. Actúan como focos de atracción de la población al centro histórico. Entre ellos están el Ayuntamiento y la sede la Agencia Tributaria.

- o Escolares: representado únicamente por el colegio femenino Nuestra Señora de la Consolación. No hay guarderías ni otros equipamientos similares.

- o Culturales: grupo conformado por el Instituto Municipal de Cultura, Escuela de Artes y Oficios,



Museo Arqueológico, Conservatorio y Sala de Ensayos de la Banda Municipal. Los equipamientos de ocio-cultural son el Teatro Thuillier y el Círculo Mercantil Sociedad de Cazadores. No hay centros de reunión para la tercera edad y para jóvenes.

o Sanitarios: ninguno. Necesarios por la población eminentemente envejecida y para los niños que hubiera. Sólo hay una farmacia en la zona.

o Deportivos: ninguno. Sólo está la sede social del Club de Fútbol Caravaca, pero ninguna zona habilitada para la práctica de dicho deporte, u otros.

o Turísticos: profusión de bares en los bordes del sector y el hotel-residencia Victoria.

o Religiosos: concentra prácticamente todos los equipamientos de este género de la ciudad.

- Infraestructuras: se concluye que están a una cota muy superficial, provocando roturas y humedades. La red de acequias que rodea el casco histórico necesita nuevas canalizaciones urgentes. El nivel de iluminación es muy bajo de intensidad y distribución, con farolas discordantes en algunos ambientes, y falta de puntos de luz en muchas calles.

- Transportes y tráfico rodado: el transporte sólo existe en la unión del eje de la Gran Vía con el barrio de San Francisco. El tráfico rodado es muy complicado debido al viario estrecho y de grandes pendientes. La zona de mayor conflictividad es el eje Puentevilla-plaza del Arco-Monjas-Larga, de doble dirección y sin una anchura suficiente para tal fin, pues además es un eje de desplazamiento peatonal intenso. Necesita urgentemente una solución de desdoblamiento, propuesta ya en el Plan Piloto de Rehabilitación y en el Plan General, con un paso del barranco de San Jerónimo en otro punto además del Puente Uribe. En el resto, el tráfico se reduce a unas horas, sin adquirir una gran importancia. La problemática mayor la presenta la carencia de aparcamientos y garajes. El problema se agudiza por la falta de posibilidades actuales de aparcamientos disuasorios en la periferia del casco histórico.

- Edificación existente: el inventario y su catalogación posterior muestran la existencia de un patrimonio

arquitectónico de gran interés en un ambiente acorde a su condición, con la excepción de una serie de edificios marcados (fundamentalmente los de Protección Oficial y de nueva construcción en la calle Mayor). Poseen un sistema constructivo de calidad, el cual no se traduce en un buen equipamiento sanitario de la vivienda. Como resultado se obtiene el siguiente grado de conservación:

o Viviendas que necesitan rehabilitación ligera:	28%
o Viviendas que necesitan rehabilitación media:	30%
o Viviendas que necesitan rehabilitación alta:	21%
o Viviendas que necesitan rehabilitación especial:	5%
o Viviendas parcialmente rehabilitadas:	10%
o Viviendas rehabilitadas o nuevas:	6%

Las tipologías varían según la zona, pero destaca la de vivienda unifamiliar de dos plantas y falsa con un peto entre 0,80 y 1,00 metros de fachada a la calle.

- El medio humano, social y económico: la población en general ha ido abandonando el casco histórico para asentarse en los nuevos ensanches, permaneciendo en él las familias de gran tradición histórica con grandes viviendas, y la población de nivel económico medio y bajo, por la falta de medios para asentarse en otras zonas. En el casco histórico viven 5.129 habitantes, con un mayor número de personas de una edad inferior a 15 años y superior a 44. Hay un envejecimiento generalizado de la población, con un nivel superior de jubilados frente a la población activa (27,52%). Esta pertenece en un 51% al sector primario, y un 37% al terciario. La actividad comercial y turística se concentra en la calle Mayor.

A través del PERI, se busca la conservación, preservación y mejora del patrimonio existente; la elevación de la calidad de vida en el casco histórico; la conservación de la estructura urbana en su trazado histórico, manteniendo las tipologías edificatorias originales y pudiéndose renovar aquellas con catalogación nula, debiéndose integrar la nueva en el entorno; y la obtención de espacios libres (públicos y privados) y dotacionales equilibrados con el resto de la ciudad.

Fig. 6.7







**Fig. 6.8:** Solar que dejó la Plaza de Abastos tras su derribo.



**Fig. 6.9:** Edificio que se construyó sobre la Plaza de Abastos.

Respecto a la estructura urbana, se potencia la conservación de su entramado histórico, aunque se proponen cambios de rasantes en algunas zonas, siempre con la intención de no modificar la visión o imagen de la ciudad. Esto se lleva a cabo en aquellas calles donde su pronunciada pendiente dificulta el recorrido, realizando calles en rampa con peldañado, o sólo peldañado.

Las alineaciones interiores a patio interior de las manzanas se mantienen, siendo la excepción la ubicada entre las calles Canalejas (antes Higueras), Vidrieras y Nueva, donde se proyecta un jardín público. Además de nuevos jardines, se alienta a la recuperación del arbolado y del uso de la mayoría de las plazas, limitadas hasta ahora por el tráfico, como el entorno del cerro del Castillo, cerro de San Jorge, placeta del Santo y plaza de los Caballos del Vino (o del Hoyo).

Refiriéndose a la cuestión del sistema viario y peatonal, se plantean una serie de cuestiones:

- La apertura de una o más calles sobre el barranco de San Jerónimo, para aumentar la conexión entre el casco histórico y el barrio de San Francisco. Así se crea un anillo de circulación y se descongestiona el tráfico por la calle de las Monjas y el puente Uribe, convirtiéndolas en vías de sentido único.
- Nuevos accesos al interior de la manzana antes mencionada, donde se ubicará una nueva zona verde pública. Estos se realizarán en la Cuesta de Don Álvaro y en varios puntos a distinta cota en la calle Nueva (antes Faquineto).
- Apertura de un callejón que comunique la calle Puentecilla con la nueva calle Raimundo Rodríguez a través de una placeta (donde actualmente se ubica el museo José Carrilero).
- Cambios de sentido y peatonalización de algunas calles, aplicándose en las zonas menos sensibles a quedar marginadas por ello.
- Creación de aparcamientos disuasorios en los límites de la zona de actuación del PERI, proponiéndose localizaciones como el sótano de la Plaza de Abastos (la cual iba a ser demolida), la plaza de los Caballos del Vino (o del Hoyo), la explanada del Castillo y la placeta entre las calles Puentecilla y Raimundo

Rodríguez.

Centrándonos en la Plaza de Abastos, se dice que sería necesario respetar las condiciones ambientales de las calles perimetrales a ella y la perspectiva del convento e iglesia de la Compañía de Jesús, pues es el único punto que permite su visión desde la Gran Vía.

El suelo dedicado a espacios libres es muy pequeño, por lo que a las plazas Nueva, del Arco, Caballos del Vino, placeta de San Sebastián, placeta de la ermita de la Soledad, Glorieta y la zona de protección del castillo, se les añaden las dos nuevas plazas mencionadas en el párrafo anterior, además de una parcela situada en la calle Ciruelos.

Ante la ausencia de solares vacíos de gran tamaño en el casco histórico para la construcción de un centro educativo mixto, se propone el uso de varios edificios vacíos, o el polígono SCR-4, ubicado en el límite de la zona del PERI, limitado por el barranco de San Jerónimo, la carretera de Moratalla y la calle Mairena. Además, se proponen algunos edificios vacíos, como el antiguo convento-colegio de los jesuitas o la Casa de la Tercia para albergar usos recreativos y culturales. También podrían albergar equipamientos sanitarios.

Para preservar el tejido urbano histórico y la armonía entre las tipologías edificatorias, se señalan como elementos a conservar la manzana y su tipología, el parcelario, los huertos interiores y las tipologías estructurales, compositivas y de modulación de las fachadas y cubiertas. Según el nivel grado de protección según el catálogo de edificaciones, se realizarán actuaciones más o menos importantes. Las actuaciones deberán ser diferenciables entre lo original y lo intervenido, prohibiéndose las imitaciones.

El PERI de Caravaca se sustenta en un análisis profuso de la zona a intervenir, tanto urbanístico como constructivo, demográfico, estructural y social. Las actuaciones que propone son certeras, pero sólo algunas se han llevado a cabo a día de hoy, como los nuevos accesos al barrio de San Francisco, la conversión en vial de sentido único de la calle de las Monjas, el peldañado de algunas de las calles mencionadas y la placeta entre las calles Puentequilla y Raimundo Rodríguez. En cambio, no se han llevado a cabo las nuevas zonas verdes ni se han mejorado las plazas existentes, no se han construido zonas de

aparcamiento disuasorio, no se han adaptado edificios existentes a equipamientos (salvo la Iglesia de la Compañía como sala de exposiciones), y no se ha peatonalizado ninguna calle más. Además, el edificio edificado en el solar de la antigua Plaza de Abastos no ha respetado la perspectiva que se ofrecía del conjunto jesuita desde la Gran Vía.

### 6.3. Plan General de Ordenación Municipal de 2007

Mientras que el PGOU de 1985 debe actuar en consecuencia a la expansión desarrollada de forma anárquica previa a su aprobación, el PGOM de 2007 sí tiene unos antecedentes reguladores previos: el Plan General anterior y el PERI de 1991.

Las nuevas edificaciones que aparecen consolidadas en este Plan respecto a los anteriores son las siguientes:

- Los sectores SCR-1 y SCR-2 ya están urbanizados e integrados en la trama urbana. En el caso del primero, las zonas verdes se ubican en el centro, y se unen hacia el norte con el Camino del Huerto. El IES San Juan de la Cruz, anteriormente aislado del entramado urbano, es incluido una gran manzana donde se concentran una serie de equipamientos educativos, como el CEIP Basilio Sáez, y las futuras Escuela Oficial de Idiomas y la guardería municipal. En el SCR-2, las zonas verdes se concentran en un gran parque, y aparecen en su vértice suroeste equipamientos educativos como el nuevo colegio concertado Nuestra Señora de la Consolación, ubicado anteriormente en la calle Puentequilla, y el Conservatorio Profesional de Música, trasladando a él sus actividades la antigua Escuela de Música municipal de la calle Gregorio Javier. Junto a él, se ubica la nueva piscina municipal, y junto a la avenida de la Constitución (prolongación de la Gran Vía), se edifica la estación de autobuses.

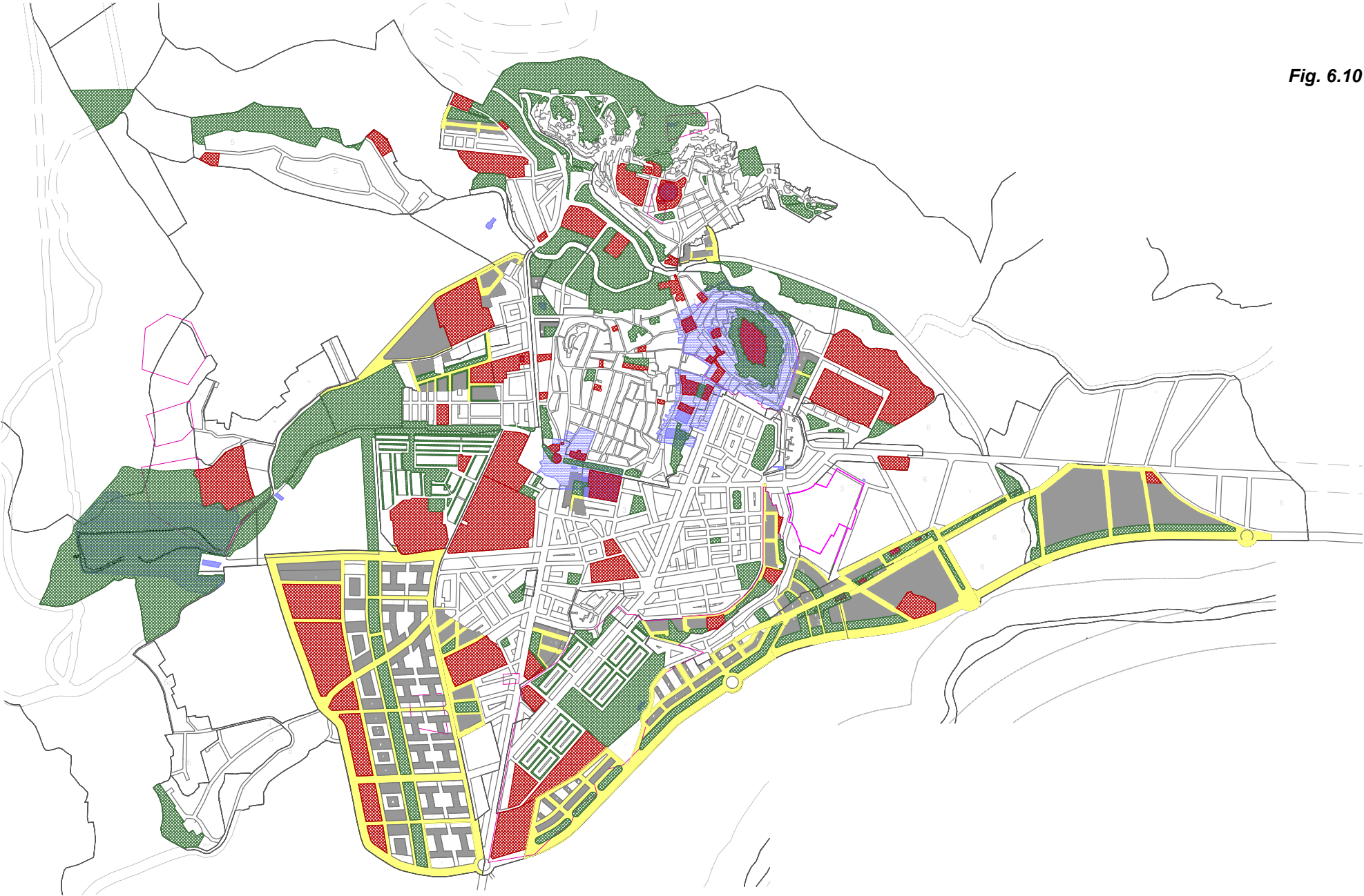
- En el entorno inmediato entre la carretera de Granada y el sector SCR-1 ya aparece edificado el Hospital Comarcal del Noroeste y el centro de salud local, conformando junto con el IES Ginés Pérez Chirinos otra gran manzana de equipamientos.

- Los barrios de los Templarios, la Paz y Ciudad Jardín se encuentran ya plenamente consolidados.

**Fig. 6.10:** *Plan General de Ordenación Municipal de 2007. En verde, zonas verdes; en rojo, equipamientos; en amarillo, nuevos viales proyectados; en gris, nuevo suelo urbano; en violeta, zona BIC; en magenta, restos arqueológicos.*



Fig. 6.10



- El barrio de Extremadura se encuentra casi edificado por completo, a falta de su ampliación hacia el vértice suroeste, la cual ya aparece proyectada en el anterior PGOU, junto con la prolongación de la avenida Miguel Espinosa, pero sigue sin ejecutarse.

- El sector delimitado por el cerro del Castillo, el barrio de San Jorge, el barranco de San Jerónimo y la carretera de Murcia ya ha sido parcialmente urbanizado, apareciendo equipamientos deportivos como la pista municipal de atletismo y el pabellón deportivo Juan Antonio Corbalán. También se ubica aquí el CEIP El Salvador, el cual fue trasladado del casco histórico.

- El entorno de la carretera de Murcia y la antigua estación de ferrocarril ha sido poblado de industrias y fábricas, perdiendo gran parte del suelo agrícola.

El nuevo Plan General sigue promoviendo una expansión hacia el sur de la ciudad. Se proyectan nuevos ensanches tres nuevos ensanches principales:

- El primero, que incluye la ampliación del barrio de Extremadura y la prolongación de la avenida Miguel Espinosa. Además de esto, se traza un nuevo ensanche al oeste de dicha avenida, contenido por esta y una ronda de circunvalación perimetral. Este nuevo sector se caracteriza por una zona verde longitudinal, manzanas de edificación abierta residencial de edificios plurifamiliares de hasta 5 alturas, y una banda longitudinal de manzanas de suelo dotacional para equipamientos. La mayoría de las manzanas resultantes tienen forma trapezoidal. Esta forma supone un perjuicio en la volumetría y distribución del edificio, pues la forma se caracteriza por la sustitución de ángulos rectos por otros de 80°.

- El segundo, al norte del anterior, urbaniza parte del camino de Mairena, mediante la colmatación de las manzanas del ensanche del Camino del Huerto. Esta urbanización se hace respetando las edificaciones residenciales aisladas preexistentes, suponiendo un perjuicio para la trama urbana planeada. También se incluye en este ensanche la residencia de ancianos y su entorno, trazándose una ronda perimetral al norte de esta. Esta ronda, junto a la del anterior apartado, tendrían más valor estructural si hubiera una continuidad entre ellas, pero el PGOM no la recoge.



**Fig. 6.11:** Urbanización del barrio de Extremadura.

- El tercero, en el extremo sureste del casco urbano, se desarrolla en la parte más baja del desnivel existente que va desde los antiguos molinos de papel hasta el Cejo. El trazado de otra ronda perimetral, la cual ya aparecía proyectada en el PGOU anterior, actúa como cinturón del casco urbano. No existe apenas permeabilidad entre la parte baja y la alta del terraplén. Las zonas verdes proyectadas también siguen un eje longitudinal, a modo de paseo. También se incluyen en este ensanche la antigua estación de trenes, pero su consolidación en la trama urbana no se hace de la manera más coherente, pues supone una interrupción en el sistema viario. Junto a este ensanche aparece una zona a urbanizar mediante un Plan Parcial: la que actualmente contiene el complejo industrial del Salvador.

Además de estos ensanches, se proyectan actuaciones en otras zonas, como la urbanización del vacío existente entre la calle Puentequilla y la pista municipal de atletismo. La trama urbana que se proyecta aquí carece de coherencia con la de su entorno. También se urbanizan sectores más reducidos, como parte de las traseras de la calle Larga, en el barrio de San Francisco, y una extensión del barrio de San Vicente de Paul.

En este Plan General se incluye como zona verde el entorno de los barrancos de San Jerónimo y del Nevazo, además de aquellas que ya se incluían en el casco histórico en el PERI. Aparecen declaradas como zona verde privada las traseras entre la calle Mayor y la Gran Vía, abriéndose una calle por el jardín del convento de las Carmelitas Descalzas.

También se urbaniza el desnivel del Cejo, pero a pesar de su aprovechamiento como suelo residencial, no se crean conexiones entre la parte baja y la parte alta. Además, se corrigen las alturas máximas edificables en la Gran Vía, reduciéndose de las 9 a las 7.

Este PGMO supone una mayor pérdida de la huerta de Caravaca, abocándola a su desaparición total, y suponiendo una pérdida paisajística importantísima para Caravaca, además de la degradación de su imagen urbana.





## 7. EVALUACIÓN

### 7.1. Debilidades

#### ESTRUCTURA URBANA

Tras las operaciones urbanísticas llevadas a cabo en el siglo XX, la situación resultante en Caravaca es la ausencia de un proyecto unitario de ciudad con una personalidad individual, de los diferentes barrios que la conforman, y de conjunto.

La estructura urbana de Caravaca carece de legibilidad, debido a la falta de jerarquización de las vías, la falta de un plan general que desglose las carencias técnicas y dirija correctamente el desarrollo de la ciudad, y la ausencia de una trama racional en los ensanches de los siglos XIX y XX. Los desarrollos urbanísticos se han realizado de forma arbitraria, sin tener en cuenta la tipología de la zona.

El número de habitantes del núcleo urbano de Caravaca se mantiene constante al que tenía a mediados del siglo XX, debido por una parte al asentamiento en él de una parte de los habitantes de las pedanías, y por la otra, al éxodo de caravaqueños hacia ciudades más grandes como Murcia u otras capitales de provincia. A pesar de ello, su extensión se ha triplicado. Esto ha supuesto el progresivo vaciado y abandono del casco histórico y la urbanización descontrolada y expansiva de su entorno, ocasionando la pérdida de la huerta y parte del patrimonio paisajístico.

A partir del siglo XX, con los ensanches que se desarrollaron, comenzó a cambiar la concepción urbana de Caravaca. El primer ensanche, y germen de este fenómeno, fue la apertura de la Gran Vía. Si bien nació con la vocación de dotar de más suelo urbanizable y trazar una vía de comunicación entre las carreteras y el centro de la ciudad, ubicado en la plaza Mayor, la sucesivas prolongaciones que se fueron produciendo sin un destino concreto, llevaron a que la ciudad creciera desmesuradamente en una dirección, destruyendo la huerta, y no en torno a un núcleo. Con el paso del tiempo y aumento de la población en esta zona, el centro urbano de Caravaca se ha ido desplazando hacia el sur, y el casco histórico ha ido quedándose deshabitado, con la pérdida cultural y la degradación de la imagen histórica de Caravaca que ello conlleva.

La Gran Vía fue trazada sobre las huertas que quedaban delimitadas por la calle Mayor, la calle Puentequilla, el cabezo de San Jorge y la carretera de Cehegín y Murcia, con una avenida de 20 metros de anchura, suficientemente amplia para la construcción de edificios de hasta 4 alturas, y que ofrecía una visual con el Castillo desde toda su longitud. Se mantenían los huertos a modo de servidumbre entre la nueva avenida y las traseras de las viviendas situadas en las vías antes mencionadas. Pero con el creciente aumento demográfico y de la especulación inmobiliaria, la altura de los edificios aumentó al doble de lo que estaba proyectado inicialmente, perdiéndose la perspectiva del Castillo. Los huertos situados entre la calle Mayor y la Gran vía fueron siendo ocupados por edificación, sobreviviendo solo el de las carmelitas, en lugar de destinarse a zonas verdes públicas. La zona de huerta situada al otro lado de la Gran vía hasta el cabezo de San Jorge fue urbanizada, con calles estrechas trazadas en función de las irregulares parcelas existentes.

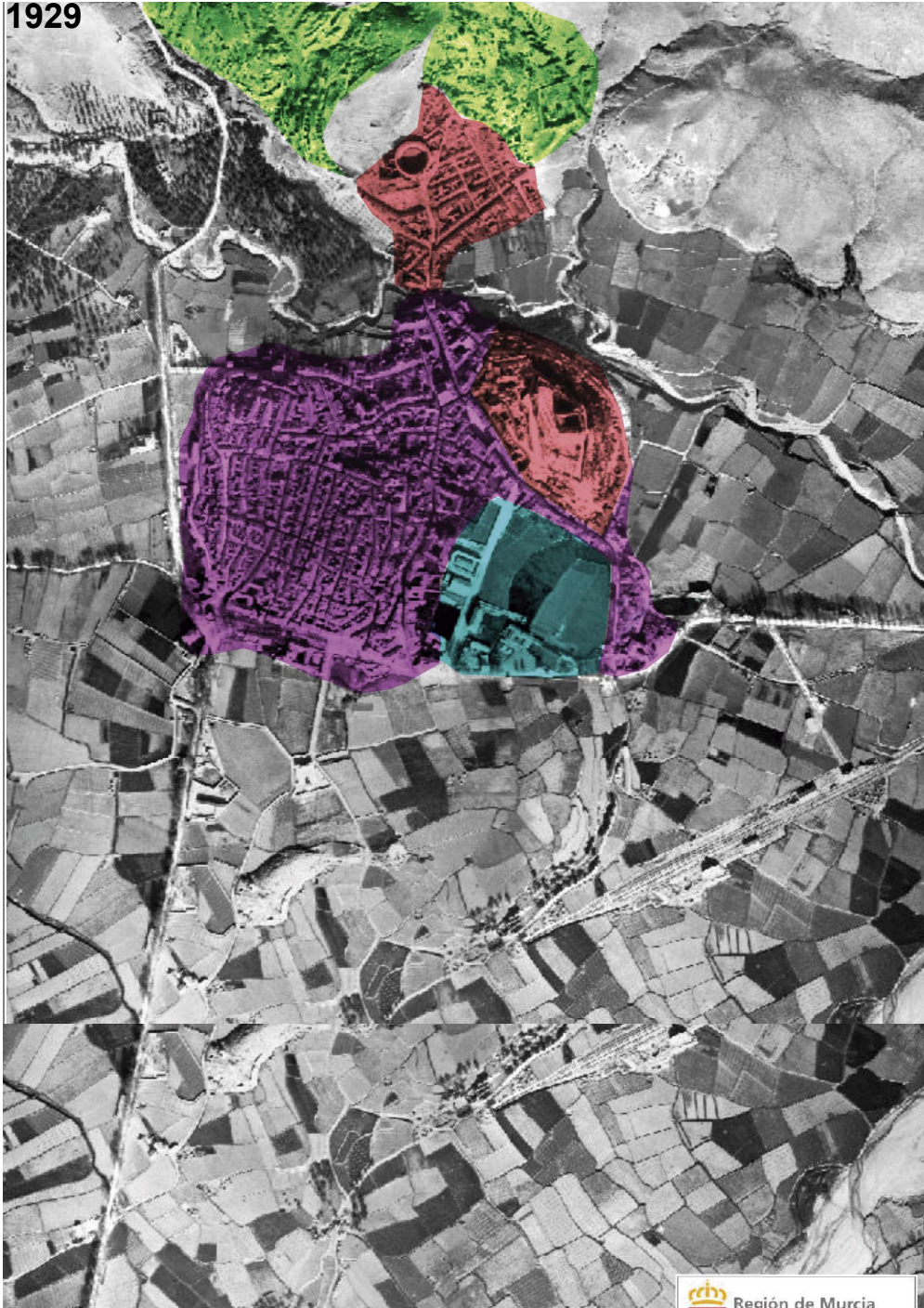
El modelado del terreno apenas se ha visto transformado, pero tampoco han sido ocupadas aquellas zonas con una orografía complicada, produciéndose barreras naturales sin resolver, como el gran desnivel que recorre el sureste del casco urbano, en la zona del Cejo y de los antiguos molinos de papel. La expansión de la ciudad en las partes más bajas de dichos desmontes resulta complicada, pues carece de cualquier tipo de conexión. No se ha preservado la red de acequias en su totalidad, pues aunque probablemente el trazado se mantenga en las zonas menos transformadas, en los sectores del ensanche y donde se hayan producido derribos es posible que se haya perdido. Además, la pérdida de las pequeñas industrias y equipamientos antiguos como molinos o almazaras no han llegado hasta nuestros días, ni siquiera como referencia en el nombre de las calles, y prácticamente es desconocida para gran parte de la población la importancia de zonas como la antes mencionada de los Molinos, de la que cada vez van apareciendo más vestigios históricos milenarios. En la actualidad, en 2019, se han descubierto los restos arqueológicos lo que parece una infraestructura muy avanzada de molinos y conducción de agua de la época romana, además de los asentamientos neolíticos de importancia internacional. Estos hallazgos refuerzan más la idea de la importancia del agua y su vinculación trascendental y antológica al desarrollo de Caravaca, y la pérdida de ella en el urbanismo actual.

Hay una falta de sensibilidad con los cabezos y barrancos, pues se han prácticamente abandonado a su suerte en lugar de potenciar su ubicación como miradores y las perspectivas que poseen.

**Fig. 7.1:** Esquema de densidad. Comparativa entre 1929 y 2018. De menor densidad (azul) a mayor densidad (violeta).



1929



2016



Fig. 7.1





**Fig. 7.2:** Gran Vía en los 70. Los nuevos edificios superan las 9 alturas, impidiendo la visión del Castillo.



**Fig. 7.3:** Gran Vía en los 50. La altura de los edificios es correcta, permite las perspectivas del castillo y la correcta iluminación de la calle.

**Fig. 7.4:** Esquema de zonas verdes (verde) y equipamientos (rojo) en 2018.

El desarrollo urbano de Caravaca se ha producido de forma lineal entre los ejes de la Gran Vía y carretera de Granada, desarrollándose en torno a ellos diversos núcleos urbanos sin identidad propia y sin una relación y comunicación entre ellos efectiva. Además, la urbanización de parcelas agrícolas y caminos vecinales existentes ha traído consigo una trama urbana formada por calles y manzanas irregulares, siendo unas razonablemente más grandes que otras, en vez de proyectar manzanas tipo con medidas estándar.

Existe una falta de definición de aspectos estéticos de los edificios, espacios públicos y elementos urbanos, además de una inexistente o ineficaz puesta en valor de los elementos identitarios, tanto arquitectónicos como paisajísticos, quedando estos encerrados y escondidos visualmente desde las principales vías de comunicación, como la antes mencionada visual del Castillo desde la Gran Vía, o la deficiente singularización de edificios patrimoniales. Este hecho viene motivado por la ausencia de una normativa clara municipal respecto a diseños y materiales empleados.

La especulación ha imperado como única estrategia de urbanización en los últimos años en Caravaca. En el caso de la urbanización del sector SCR-2, en el entorno de la prolongación de la Gran Vía hasta la carretera de Granada, se planteó una gran avenida con edificios de hasta 5 alturas y bajo comercial, y separados por calles paralelas de 9 metros de anchura, viviendas adosadas con 2 plantas y buhardilla

## VIARIO

El casco urbano tiene un grave problema de movilidad, motivado principalmente por la falta de jerarquización de las calles que lo recorren y por la falta de buenos accesos rodados que descongestionen el tráfico.

La red viaria resultante de los procesos urbanizadores del siglo XX ha sido deficiente desde su concepción, pues no están bien ubicadas y jerarquizadas las vías principales y secundarias, sino que se han ido consolidando antiguos caminos vecinales que discurrían irregularmente entre las parcelas pertenecientes a diferentes propietarios, en vez de realizar una reparcelación de estas mediante planes parciales o estudios de detalle, en vez del abuso de proyectos de urbanización. Por la búsqueda del máximo



2016

Fig. 7.4







**Fig. 7.5:** Plaza del Arco antes de la última reforma.

aprovechamiento tipo del suelo, la vía pública se ha trazado con la menor superficie posible, y no se han proyectado zonas verdes que atomicen la continua masa edificada, además de no tener generalmente en cuenta la orientación de las calles, siendo las más favorables las NE-SO y NO-SE. Este aumento de la densidad ocasiona una disminución de la superficie de la calle y de las zonas verdes.

Para establecer la altura en función a la anchura de la vía donde se ubica su usan una serie de parámetros:

- Anchura mínima de la vía > altura edificada.
- Anchura máxima de la vía < 2,5 veces la altura edificada.
- Orientación de la calle, siendo las más favorables las NE-SO y NO-SE, pues producen unas sombras arrojadas de la misma importancia, unas matutinas y otras vespertinas.

Con estos datos, la Gran Vía de Caravaca debería haber tenido edificios con una altura máxima de 4 o 5 plantas. Así fueron los primeros edificios construidos, pero en los setenta y ochenta se construyeron otros que llegan a las 9 plantas. Además del perjuicio demográfico que supuso (una calle con edificios de semejante altura en una localidad mediana podría albergar en ella a toda su población, produciendo, por tanto, el vaciado del resto del casco urbano), también lo es paisajístico, pues se perdió la perspectiva y visuales del castillo y de los edificios de la calle Mayor desde la Gran Vía. Las sombras que arrojan estos grandes edificios son del orden de 75°, y para una calle de unos 20 metros aproximadamente, producen la falta de soleamiento casi permanente en uno de los lados de la calle y las fachadas de sus edificios.

En la actualidad, la calle Mayor es peatonal, y la calle Poeta Ibáñez está abierta al tráfico y se permite el estacionamiento, con el consiguiente perjuicio que supone su recorrido a pie, lo que conlleva a la interrupción de uno de los ejes de mayor importancia y potencial de la ciudad, el cual conectaría el entorno de la iglesia del Salvador, plaza del Arco y cerro del Castillo con el camino del Huerto y las Fuentes del Marqués pasando por la calle Mayor, Poeta Ibáñez y Corredera, pasando por gran parte de los monumentos de mayor interés de la localidad.

## ZONAS VERDES

En Caravaca no hay ningún parque de importancia más allá de las Fuentes del Marqués. El número de jardines y plazas no es suficiente (teóricamente corresponde una por cada 67 viviendas), y en entornos como el casco histórico son prácticamente inexistentes. La ausencia de un parque local implica la sobreexplotación de las Fuentes como zona de ocio y esparcimiento de la población, tanto local como regional. Esto supone un peligro para la conservación de un paraje natural como este.

La urbanización progresiva de las carreteras de Moratalla, Granada y Murcia, y su conversión en calles, ha supuesto la pérdida de las alamedas características que las bordeaban. El resto del viario de Caravaca acusa una falta de arbolado importante, y los pocos que hay son de un tamaño reducido y funcionan más como ornamento que como elemento de sombra.

También han ido perdiendo su idiosincrasia las principales plazas o espacios abiertos del casco histórico, señalando tres ejemplos como la plaza del Arco, la plaza Nueva y la Glorieta.

La plaza del Arco no fue inicialmente concebida como plaza, sino que era la calle de entrada a la ciudad (el arco que la preside es un claro ejemplo de su vocación de acceso). Tras numerosas reformas a lo largo de la historia, fue adquiriendo una anchura mayor, que permitía la compatibilidad de usos como vía de comunicación y espacio estancial para llevar a cabo actividades como el mercado. La última obra de acondicionamiento que se produjo en ella eliminó la diferencia de cota del vial respecto a la plaza y unificó el tipo de pavimento. Este cambio, si bien no es negativo por sí mismo, repercutió en la pérdida de la imagen tradicional de calle. A pesar de las buenas intenciones de la reforma, es evidente que no terminó de funcionar, pues en lugar de darle un mayor protagonismo al peatón, la falta de delimitación entre el área estancial y el viario desembocaron en una circulación anárquica, y en el habitual estacionamiento de vehículos en la zona de viandantes.

La plaza Nueva es el resultado de una modificación en el entramado urbano en el año 1855. Con su apertura se buscaba la dotación de un espacio abierto en el casco histórico, y hasta hace relativamente poco tiempo se ubicó el mercado semanal en ella. En la actualidad presenta un estado de degradación,



**Fig. 7.6:** Plaza del Arco en la actualidad. La vía rodada se confunde con la plaza, y los coches aparcan en ella.



**Fig. 7.7:** *Imagen tradicional de la Glorieta.*

**Fig. 7.8:** *Proyecto de la reforma realizada en 2009, de Santiago Sánchez Salinas.. El paseo direccional queda diluido, y la vegetación reducida a su mínima expresión.*

fruto del uso de gran parte de su espacio como aparcamiento, de la ausencia de arbolado y mobiliario urbano suficiente, y del estado de conservación de los edificios ubicados en ella.

El caso más radical es el de la Glorieta. Fue concebida desde su origen como una zona de paso, repartida en 3 niveles distintos a diferente cota: dos calles que flanqueaban un paseo central, cuya separación se hacía evidente al estar vallado. Estas calles a diferente altura salvaban el ligero desnivel que existía, al estar ubicada en las faldas del cabezo del Carmen. En la reforma integral que se produjo en ella en el año 2009, se aplicó el criterio de transformarla en una plaza. Se eliminó esta separación entre niveles, reduciendo el área ajardinada (se eliminó el seto de separación) y colocando el mismo pavimento para el paseo central y la calle junto a la iglesia de la Concepción. Este pavimento creaba una retícula ortogonal girada 45° respecto al eje de la calle, perdiéndose así la direccionalidad longitudinal del paseo. Además de ello, no se supo planificar bien la delimitación entre la Glorieta, plaza del Templete y calles adyacentes, perdiendo así por completo su identidad propia. La ubicación de aparcamientos y el tráfico rodado por la calle junto a la Concepción, y la pérdida del parterre longitudinal, degradan el entorno y le restan seguridad y entidad como paseo, pero también como plaza.

## EQUIPAMIENTOS

Todos los equipamientos y servicios están prácticamente desplazados, y concentrados en una serie reducida de zonas de los nuevos ensanches de siglo XX. Además, la ubicación de ellos no se ha usado como elemento urbanizador. Desprover al casco antiguo de equipamientos ha motivado su creciente despoblación, añadido a la dificultad de acceso y la creciente degradación de los inmuebles y del entorno. Todo ello ha potenciado el éxodo de la población hacia los nuevos ensanches, más accesibles, con mejores condiciones y con todos los servicios más cerca.

La colocación de edificios y servicios ha sido planificada sin tener en cuenta aspectos fundamentales para su funcionamiento. Por ejemplo, se ubicó un albergue de peregrinos en la urbanización El Llano, a 4 kilómetros del casco urbano y con unas comunicaciones deficientes para llegar a él.



Fig. 7.8







**Fig. 7.9:** Esquema de las alamedas de acceso. En rojo, los ejemplares que no se conservan; en verde, los que sí.



**Fig. 7.10:** Alameda de acceso por la carretera de Granada. Actualmente no queda ningún árbol.

## 7.2. Amenazas

La tendencia a la concentración de la población en ciudades grandes y su área metropolitana afecta radicalmente a Caravaca. Mientras otros municipios ubicados en el entorno inmediato de Murcia han visto multiplicado exponencialmente su número de habitantes desde mediados del siglo XX, la comarca del Noroeste ha perdido población, siendo este fenómeno menos pronunciado en Caravaca por su condición de capital y por poseer la gran mayoría de servicios comarcales.

La despoblación es sin duda el mayor problema al que se enfrenta Caravaca, por lo que es necesario plantear actuaciones urbanísticas que busquen la mejora y consolidación de su casco urbano, en lugar de seguir expandiendo su área y destruyendo su patrimonio natural, uno de los grandes valores del municipio. Esta pérdida de habitantes se traduce también en el traslado de equipamientos, servicios e industrias en beneficio de otras ciudades con mayor peso demográfico, cuya consecuencia más inmediata es la pérdida de empleo de gran parte de sus habitantes, pues el sector secundario, y en mayor medida el terciario, son los predominantes en el municipio.

Si al fenómeno generalizado de la despoblación de los núcleos rurales se le añade un urbanismo agresivo y carente de sensibilidad con sus habitantes y con la propia idiosincrasia de la localidad, junto con la incipiente falta de oportunidades laborales, hace difícil mantener a su población, sobre todo a los más jóvenes, y atraer a nuevos habitantes.

A las dificultades antes mencionadas se le añade el aislamiento y la falta de comunicaciones. Actualmente la única infraestructura de importancia es la autovía Caravaca-Murcia, habiéndose perdido hace décadas la unión ferroviaria con la capital, cuyo golpe final fue la clausura de la estación de ferrocarril de Calasparra en el 2019. La importancia como eje de comunicación más corto entre Andalucía y la Comunidad Valenciana ha desaparecido en favor de otros recorridos más cómodos y rápidos por el centro de la Región, aupado por unas mejores infraestructuras.

### 7.3. Fortalezas

El casco histórico de Caravaca se mantiene íntegro, salvo la pérdida de algunos inmuebles en particular, aunque la principal pérdida de patrimonio se produjo durante la segunda mitad del siglo XX, precisamente de aquellos equipamientos construidos a principios de este, como la Plaza de Abastos, el Matadero, el Gran Teatro Cinema, etc. El tejido urbano histórico continúa prácticamente igual que en siglo XVIII. La puesta en valor de los principales caminos históricos es posible, pues su recorrido se mantiene. El entorno natural, salvo la huerta más cercana al casco urbano, no ha sido excesivamente degradado.

La condición de Caravaca como capital de comarca y cabeza de partido judicial trae consigo una serie de equipamientos y servicios como el hospital, la oficina de la Seguridad Social, la Escuela Oficial de Idiomas, el Conservatorio Profesional de Música, los Juzgados, la sede de la UNED, etc. que obligan a la población de los municipios de su entorno a venir a la ciudad y conllevan una mayor actividad social y comercial.

Además, Caravaca es un importante destino de turismo religioso y rural que, aunque aún no tiene la consistencia suficiente como para suponer su principal motor económico, sí tiene gran peso y potencial. La declaración de Interés Turístico Internacional a sus Fiestas patronales, la más que posible proclamación de Patrimonio Inmaterial de la Humanidad por la UNESCO al festejo de los Caballos del Vino, la concesión a perpetuidad del Año Jubilar a perpetuidad en torno a la Santísima Cruz de Caravaca y su nombramiento como quinta Ciudad Santa del mundo (junto con Jerusalén, Roma, Santiago de Compostela y Santo Toribio de Liébana) otorgan una gran trascendencia internacional a la ciudad, sobre todo en el ámbito religioso.

Ante el fenómeno de la concentración de la población en grandes áreas metropolitanas, Caravaca tiene que incentivar su personalidad propia y los beneficios de una ciudad mediana, con los servicios y equipamientos necesarios en un entorno tranquilo y aislado, pero que permite la posibilidad de desplazarse hasta la capital regional en 50 minutos por autovía. Las directrices urbanísticas que se han de aplicar deben velar por una ciudad amable con sus vecinos, con un espacio dotacional suficiente (zonas verdes, equipamientos y red viaria de calidad) y una vinculación importante con su paisaje y entorno natural.



*Fig. 7.11: Alameda de entrada por la carretera de Murcia en la primera mitad del siglo XX. La huerta se mantiene prácticamente en su totalidad.*





**Fig. 7.12:** *Perspectiva desde el Calvario, por donde pasa el antiguo camino de Moratalla.*

**Fig. 7.13:** *Vista área de Caravaca. En torno a los años 60.*

## 7.4. Oportunidades

### ESTRUCTURA URBANA

La concepción lineal errónea de Caravaca no parece fácilmente reversible, pero sí matizable. Un nuevo enfoque que tuviera en cuenta esta situación y limitara la expansión unidireccional en los ejes de la Gran Vía y carretera de Granada beneficiaría la ocupación de aquellas zonas inmediatas al centro histórico que aún hoy en día continúan sin edificar. Debería preservar también el paisaje y el entorno agrícola de Caravaca, el cual se ha destruido casi en su totalidad en el siglo XX. Mediante la limitación de suelo urbanizable, se promovería la edificación y rehabilitación en el casco histórico. La recuperación y puesta en valor del nombre histórico perdido de muchas de sus calles y plazas devolverían a la memoria colectiva la imagen tradicional e historia local.

### VIARIO

Actualmente, se está impulsando una nueva mentalidad a nivel internacional de la sustitución del uso del automóvil privado por transporte público, bicicleta, y otros vehículos ecológicos, además de incentivar la movilidad peatonal. Caravaca no debe quedarse atrás y promover estas actividades mediante la sensibilización de la sociedad, y también desde el urbanismo. Para mejorar la conciliación del tráfico rodado y peatonal en el entorno del casco histórico se eliminarían las aceras de la mayoría de sus calles, convirtiéndolas en vías de plataforma única, y mediante un estudio del tráfico y circulaciones de la zona, se convertirían algunas de ellas en exclusivamente peatonales y otras en calles de uso restringido para vecinos. La conversión, por ejemplo, de la calle Poeta Ibáñez en una vía de plataforma única, eliminando el aparcamiento y permitiendo sólo el acceso a residentes, reforzaría el itinerario Camino del Huerto-Corredera-Plaza San Juan-Poeta Ibáñez-Mayor, además de incentivar el comercio. Además de este, la puesta en valor de los otros recorridos tradicionales, principalmente los cuatro caminos históricos, supondría otro atractivo turístico y vecinal. El antiguo camino de Moratalla es el actualmente más perjudicado, y mediante su recuperación se potenciaría la impactante visual de Caravaca que ofrece a su llegada al Calvario.





Fig. 7.13



Una solución al problema de movilidad y tráfico que existe en el casco urbano podría ser la construcción de carreteras de circunvalación perimetrales y potenciamiento de las grandes avenidas actuales (Gran Vía, carretera de Granada, avenida de los Andenes o carretera de Moratalla y Maruja Garrido o carretera de Murcia) como vías de primer orden, de las avenidas medianas (Juan Carlos I, avenida de Almería, Pedro Campos, Diego Cortés, Miguel Espinosa, etc.) como vías de segundo orden, y el resto de calles residenciales como vías de tercer orden. Las de primer orden actuarían como esqueleto de la estructura urbana, concentrando en ellas el tráfico rodado y el estacionamiento regulado; las de segundo orden como ejes de conexión y delimitación de los diferentes barrios, permitiendo el estacionamiento y mejorando su circulación peatonal; y las de tercer orden como vías de acceso esencialmente para residentes, aparcamiento limitado (en aquellas calles que por su anchura lo permitan) y prioridad para el viandante, convirtiéndolas en calles de plataforma única en los casos en los que fuera necesario. Debido a la reorganización del tráfico y del parque de estacionamiento móvil, sería necesario la construcción de edificios de aparcamiento en puntos estratégicos de la ciudad, como los accesos y el entorno del casco histórico, esencialmente vinculados a vías de primer orden.

## ZONAS VERDES

En el casco urbano existen una serie de sectores sin urbanizar o sensibles de realizar un plan de reforma interior para destinarlos a jardines, parques o equipamientos. La creación de un parque urbano supondría una mejora en la conservación de las Fuentes del Marqués, la dotación a la ciudad de un espacio amplio para el esparcimiento y para celebrar en él actos al aire libre sin la necesidad de interrumpir el tráfico en arterias importantes de la ciudad.

Algunos de estos solares vacíos se encuentran en el casco histórico. Uno de ellos es el interior de la manzana situada entre las calles Nueva, Canalejas y Vidrieras, en la cual ya se propuso una actuación que ganó el primer premio EUROPAN en 1991. En él se proyectaba una plaza, viviendas y una serie de calles que desmasificaban la manzana y mejoraban las deficientes circulaciones del entorno. A pesar de que el solar perteneciente a varios propietarios pasó a manos de la Comunidad Autónoma, nunca se llevó a cabo. Otros tres solares de condiciones similares y ubicados cerca del anterior son dos patios de manzana ubicados en el entorno de las calles Mairena y Gregorio Javier, y otro situado al inicio de la

*Fig. 7.14: Propuesta de posibles zonas verdes de gran extensión.*



2016

Fig. 7.14







calle Ciruelos, junto a la calle Mairena.

Sería interesante también la puesta en valor de lo que queda de los huertos de las traseras de la calle Mayor, creando un nuevo eje verde que potenciara los monumentos que en su recorrido se ubican, como los conventos de los Jesuitas y Carmelitas Descalzas, además de casas palaciegas como las del marqués de San Mamés y la Casa de la Tercia. Se mejoraría así la relación entre la calle Mayor y la Gran Vía, cuyo vínculo en la actualidad es inapreciable.

Además de estos espacios vacíos ubicados en el interior del casco urbano, hay una serie de sectores no urbanizados en zonas periféricas, que por sus dimensiones y por su fácil acceso desde la carretera, podrían albergar parques o equipamientos necesarios, como un recinto ferial de calidad. Estos sectores ubican en el entorno del Trascastillo, del barranco de San Jerónimo o en la carretera de Granada. Además, en el sector donde actualmente se ubica el complejo industrial del Salvador, hoy en día con escasa actividad, podría realizarse un plan de reforma interior con el que se le pudiera dar alguno de los usos antes mencionados. Estas actuaciones deberían ser coherentes con la idiosincrasia y los criterios paisajísticos de la localidad, recuperando en la medida de lo posible su imagen tradicional de huerta.

La renaturalización del barranco de San Jerónimo y la puesta en valor de sus márgenes como itinerario deportivo o de ocio de la ciudad, además de su localización estratégica como eje de unión entre los sectores periféricos anteriormente mencionados, sería una actuación de enorme interés por su valor paisajístico y por su condición de elemento de transición entre el centro urbano y la huerta.

La importancia del agua en el desarrollo histórico de la ciudad podría potenciarse mediante la reforma de la red de acequias, en la medida de lo posible, para regar las zonas verdes comunitarias, además de la recuperación de infraestructuras relacionadas con el agua como elementos ornamentales y conceptuales en el callejero y parques y jardines.

Respecto a las plazas citadas en apartados anteriores, se podrían aplicar una serie de medidas que frenaran la degradación de su entorno, les devolvieran la imagen tradicional perdida, y actuaran como foco generador de actividad y espacio público de calidad.

**Fig. 7.15:** Proyecto ganador del concurso EUROPLAN 2 (1991). Luis de Pereda Fernández, Francisco Burgos Ruiz, Elena Sequeros Rodríguez.

**Fig. 7.16:** Propuesta de zonas verdes de en el interior del casco histórico (verde), y plazas existentes con necesidad de reacondicionamiento (rojo).





Fig. 7.16



En la plaza del Arco, se optaría por la sustitución del pavimento por uno que realzara su condición original de calle, delimitando la zona de circulación de la zona estancial, pero manteniéndolas a la misma cota. Así se conseguiría contener la irremediable circulación rodada, y la compatibilidad con otros usos de la plaza sería más efectiva.

En la plaza Nueva se podría optar por la eliminación de aceras y aparcamientos, diferenciando a través del pavimento la zona de circulación rodada. Esta última también podría restringirse a vecinos de las calles Carril y del Teatro. A través de la liberación del espacio con la eliminación de los aparcamientos, y la plantación de arbolado, vegetación y mobiliario urbano, potenciaría su uso como plaza, y actuaría como foco de atracción para comercios u hostelería al permitir la colocación de terrazas.

En el caso de la Glorieta, debería recuperarse su condición de espacio escalonado en tres niveles, con un paseo delimitado y lleno de vegetación. El nivel más bajo es inevitable que sea de circulación rodada por su condición de nudo de comunicaciones, pero el más alto podría eliminar o restringir el paso de vehículos, y así liberaría espacio para transformarse en plaza, compatibilizando así su imagen tradicional con el uso promovido por su última reforma.

## **EQUIPAMIENTOS**

Es evidente el estado progresivo de abandono y degradación del casco histórico, que hasta hace menos de un siglo se mantenía vivo y plenamente conservado. Para intentar frenar el avance de este fenómeno, además de la conservación de monumentos y mejoras en las calles y viviendas, es necesario devolverle algunos equipamientos y crear otros. Servicios dependientes de la Administración como las oficinas de la Seguridad Social, salas de estudio, guarderías, etc. actúan como herramientas dinamizadoras de la actividad, atrayendo a otros comercios y servicios vinculados a los anteriores, y dándole vida tanto a los lugares donde se ubican como a los recorridos para llegar hasta ellos. Además de ello, el casco histórico de Caravaca no debe entenderse únicamente como un itinerario turístico, sino como una zona residencial y comercial eminentemente peatonal (con zonas de tráfico rodado y aparcamiento habilitadas), cuyas carencias de circulación con vehículos sean equilibradas con el entorno monumental y la calidad e sus servicios para uso único del peatón.



*Fig. 3.14: Panorámica del Templo y su entorno. 2017.*





## 8. CONCLUSIONES

El siglo XX supone un punto de inflexión en el desarrollo urbano de Caravaca de la Cruz que afecta de manera muy negativa a su imagen urbana y paisajística. El objetivo del presente trabajo era, precisamente, identificar cuáles son los elementos que han ido definiendo a esta población a lo largo de su historia y, de aquellos, cuáles se han mantenido hasta hoy y qué elementos de reciente incorporación han contribuido a desdibujar la esencia histórica y paisajística de la ciudad.

Para ello, se ha realizado un profundo análisis que abarca desde los primeros asentamientos en el cerro del Castillo hasta la descontrolada expansión urbanística, que tuvo sus inicios hacia el primer cuarto del siglo XX y fue cogiendo verdadera fuerza a partir de la década de 1980. Para ello se ha recurrido a la consulta de diversas fuentes que ofrecen una visión global y profunda del problema. Estas abarcan numerosos documentos históricos gráficos y escritos, algunos compendios de noticias facilitados por algunos historiadores locales, diversos planos de diferentes épocas procedentes de archivos autonómicos y nacionales y, finalmente, las informaciones ofrecidas por las distintas normativas y planes municipales.

Lamentablemente, cabe concluir que el impulsivo desarrollo urbanístico de Caravaca de la Cruz no ha respetado en ningún momento unos criterios de sostenibilidad mínimamente razonables y tampoco ha tomado en consideración el necesario respeto por paisaje urbano ni la imprescindible interacción de los barrios nuevos con los espacios históricos. La esencia de la ciudad es la diversidad, pero para que puedan convivir las distintas sensibilidades es necesario una planificación unitaria e integradora, de la que Caravaca de la Cruz ha carecido siempre. Ninguno de sus instrumentos de planeamiento urbanístico ha sabido dar respuesta a este problema, que se ha ido agudizando con el paso de los años hasta quedar aislado y abandonado su centro histórico y completamente desdibujado su pasado urbanístico y la relación de la ciudad con su entorno paisajístico.

En un primer momento, las clases más altas se establecen junto a los principales caminos, pues junto a estos pasos, de trazado llano, discurren las acequias que les permite un abastecimiento de agua continuo para el uso doméstico y para regar las huertas vinculadas a las traseras sus casas y palacios. Las clases populares, por el contrario, se asientan en los cerros, un terreno no apto para la agricultura, y en ellos se emplazaron las ermitas, con una función asistencial. Las tramas urbanas ortogonales que se implementan a partir del siglo XVII responden a la consolidación del tejido urbano existente y la menor

pérdida de terreno agrícola posible logrando unir todos los asentamientos dispersos por estos cerros, aunque con viviendas de escasa calidad e interés y muy difícil acceso. En cualquier caso, la expansión de la ciudad se produce por entonces de una manera controlada y contenida, manteniendo la ocupación plena de su casco urbano hasta los primeros años siglo XX.

La apertura de la Gran Vía constituye el punto de inflexión. Trae consigo un importante cambio de la concepción urbana de Caravaca de la Cruz. La apertura de esta avenida de grandes dimensiones responde a una necesidad de liberar más suelo urbano por la carencia que existía en ese momento. Se traza de manera que sea el camino más rápido entre los accesos hasta el centro de la ciudad (la plaza del Arco). La primera Gran Vía era permeable al entorno en el que se ubicaba: potenciaba las perspectivas del Castillo y de los huertos traseros de las calles Mayor y Puentequilla, y tenía consideración con las huertas de su entorno. En ella se ubicaban grandes equipamientos cuya situación en el centro histórico era imposible por sus dimensiones, como la Plaza de Abastos o el Teatro Cinema. Hasta entonces las infraestructuras llevadas a cabo en el casco urbano habían sido respetuosas con el entorno, como las carreteras, las cuales seguían trazados de caminos anteriores y discurrían junto al casco urbano, del cual actuaban como cinturón de contención. Pero también inició el proceso de desarrollo de la población hacia el valle, invadiendo la rica huerta de regadío que rodeaba a la ciudad. Cuando la agricultura perdió su estatus como principal actividad generadora de riqueza en beneficio de la construcción, comenzaron a llevarse a cabo actuaciones cuyo único objetivo era enriquecer al propietario de los terrenos a urbanizar.

Debido a la inexistencia de un Plan General de Ordenación Urbana en los primeros años de este crecimiento desmedido, la trama urbana resultante es cada vez más caótica e inconexa, y la falta de zonas verdes produce la deshumanización de una ciudad que hasta ahora vivía en armonía con su entorno. Esta falta de legislación impide que se le ponga coto los agravios contra el patrimonio natural del municipio, y comienzan a deteriorarse los rasgos identitarios que tradicionalmente había tenido Caravaca

Tradicionalmente, el urbanismo de la ciudad había sido el resultado de una confluencia de varios sistemas nucleares, jerarquizados entre sí. El cerro del Castillo era el núcleo principal, pero existían otros secundarios compatibles entre sí, como los diferentes cerros o cabezos, la iglesia del Salvador, el Templete y la Glorieta, etc. Pero los procesos urbanizadores que se llevan a cabo en el siglo XX carecen de cualquier sistema de ordenación conjunto.

A nivel paisajístico, supone una pérdida irreparable la eliminación de las alamedas que marcaban los accesos de la ciudad, los cuales confluían en el Templete. La pérdida del camino antiguo de Moratalla y la intrascendencia actual del camino de Mairena (antiguo camino histórico de Andalucía Oriental) diluyen el esqueleto sobre el que se ha articulado tradicionalmente Caravaca.

La víctima más importante de este urbanismo irreflexivo ha sido el casco histórico, que se ha visto abocado al abandono general. Los ciudadanos, condicionados por la falta de servicios y la ausencia de una red de comunicaciones, bien proyectada y jerarquizada, optaron por trasladarse a las zonas de ensanche, dotadas de mejores equipamientos, acceso rodado y un mayor número de servicios de ocio, acentuando todos los problemas ya descritos.

La compleja situación urbanística actual no parece fácil de reconducir porque la consolidación del tejido urbano limita mucho las posibles actuaciones, por su impacto y coste económico en un momento especialmente difícil para las arcas municipales y para el futuro del municipio en general, que debe luchar contra la temida despoblación, como tantas otras ciudades de grado medio del país, acuciadas por el paro y la falta de expectativas económicas a medio plazo. Las actuaciones, muy localizadas y de cierta envergadura, deberían ir encaminadas a dotar de mayor calidad al paisaje urbano, actuando principalmente en el perímetro de la ciudad y en aquellas áreas más castigadas por la falta de equipamientos y comunicaciones. Y también a recuperar los espacios públicos para los ciudadanos aprovechando en parte las nuevas tendencias y la emergente sensibilidad medioambiental.

No obstante, la población también dispone de algunas herramientas que le permitirán contrarrestar estas amenazas si sabe aprovechar sus oportunidades. Su emplazamiento estratégico la convierten en la cabeza de una amplia comarca que se extiende más allá de los límites de la Región de Murcia, relacionándose incluso con otras pequeñas poblaciones de Albacete y Granada. También son de gran interés sus valores turísticos, que cabe asociar al valor paisajístico del entorno y a su relevancia como lugar de peregrinación desde la concesión en el año 2003 de un año jubilar a perpetuidad, a celebrar cada siete años. Aunque para ello resultará imprescindible el apoyo externo y un gran oficio para evitar incurrir de nuevo en los defectos que la han llevado a esta situación.





## 9. BIBLIOGRAFÍA

### LIBROS

Fernández García, F. (2015). *Historias de Caravaca*. Caravaca

Madoz, P. (1846). *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, tomo V. Madrid.

Marín de Espinosa, A. (1856). *Memorias para la historia de la ciudad de Caravaca*. Caravaca.

Martínez Iglesias, M. (1847). *Caravaca. Historia de esta villa y de la aparición gloriosa de la Santa Vera Cruz que se venera en el Real Alcázar de la misma*. Murcia.

Melgares Guerrero, J., & Martínez Cuadrado, M. (1984). *Historia de Caravaca a través de sus monumentos*. Murcia.

Sánchez Romero, G. (1999). Los Carmelitas Descalzos de Caravaca en los siglos XVIII y XIX. Política religiosa del Liberalismo. *Caravaca. La Cruz. Los Carmelitas*.

### ARTÍCULOS DE REVISTA

Marín Ruiz de Assín, D., Pozo Martínez, I., & Fernández García, F. (1986). Caravaca en la Edad Media. *Revista de las Fiestas de la Cruz*. Caravaca.

Marín Ruiz de Assín, D. (1998). Las Visitas de la Orden de Santiago a Caravaca. *Estudios de Historia de Caravaca: Homenaje al profesor Emilio Sáez*.

Martínez Mirete, F. (1977). Recordando los primeros años veinte del siglo. *Revista de las Fiestas de la Cruz*. Caravaca.

Pozo Martínez, I. (1995). Sobre la ermita de la Reja (Caravaca). *Fiestas del Carmen*.

Pozo Martínez, I. (1999). El desarrollo urbano de Caravaca: Los barrios y el callejero (SS. XIII-XIX). *Murgetana*, ISSN 0213-0939, Nº. 101, 33-61.

Pozo Martínez, I. (2001). Molinos harineros, almazaras, martinetes y molinos de papel en Caravaca (Murcia). Aportación histórica y situación actual. III Jornadas Nacionales de Molinología.

Pozo Martínez, I., & Marin Sánchez, R. (2017). Los Franciscanos y el Vía Crucis de Caravaca. *Revista de las Fiestas de la Cruz*, 131-141.

Pozo Martínez, I., & Pozo Muñoz, D. (2015). Caravaca durante el siglo XIX a la luz de la prensa escrita. Urbanismo, callejero, infraestructuras y servicios públicos. *Murgetana*. ISSN: 0213-0939. Número 130, 127-164.

Pozo Martínez, I., & Pozo Muñoz, D. (2016). Caravaca en la primera mitad del siglo XX según la prensa escrita. Urbanismo, callejero, infraestructuras y servicios públicos. *Murgetana*. ISSN: 0213-0939. Número 135, 131-169.

Pozo Martínez, I., Fernández García, F., & Marín Ruiz de Assín, D. (1980). Introducción al estudio epigráfico de Caravaca (I). *Argos*, 52-60.

Pozo Martínez, I., Marín Ruiz de Assín, D., & Fernández García, F. (1980). Introducción al estudio epigráfico de Caravaca (I). *Argos*.

*Revista Ilustrada de Banca, Ferrocarriles, Industria y Seguros*. (10 de 4 de 1900).

Sánchez Romero, G. (2008). La sociedad literaria de Caravaca en el contexto histórico de la segunda mitad del siglo XIX español (1862-1876). *Murgetana*, ISSN 0213-0939, Nº. 118, 123-144.

Sánchez Romero, G. (2012). Caravaca de la Cruz desde el Pasado de sus calles. *MVRGETANA*. ISSN:



0213-0939, 21-54.

Sánchez Romero, G. (s.f.). Caravaca de la Cruz en la época del Barroco (siglos XVII y XVIII).

Sánchez Romero, G. (1980). El aislamiento de Caravaca ante la epidemia andaluza de 1800. *Argos*.

Sánchez Romero, G. (2002). La desamortización de Madoz en el noroeste de la Región de Murcia. *Anales de Historia Contemporánea*, 18.

Sánchez Romero, G. (2005). El contexto histórico general de la ciudad de Caravaca de la Cruz en el marco temporal de Dolores Michelena. *Dolores Michelena Olano*, 41-42.

#### **ARTÍCULOS DE PERIÓDICO**

(15/12/1881). *La Paz de Murcia*, pág. 1.

(13/11/1883). *La Paz de Murcia*, pág. 1.

(25/7/1885). *El Diario de Murcia*, pág. 1.

(29/5/2017) *El Noroeste*. Melgares Guerrero, J. A. Cuatrocientos años de la Ermita de la Reja.

#### **DOCUMENTACIÓN OFICIAL Y URBANÍSTICA**

AMC Catastro, A. M. (s.f.). *Catastro de fincas urbanas*. Caravaca.

Ayuntamiento de Caravaca. (Mayo de 1941). Plano de la población y detalle de sus servicios públicos. Caravaca, Murcia, España.

BOE. (2 de 3 de 1944).

Anuario del Comercio. (1900). 1780-1782.

Cf. Anuario del Comercio, de la Industria, de la Magistratura y de la Administración. (1898-1902).

Ayuntamiento de Caravaca. (1985). Plan General de Ordenación Urbana. Caravaca, Murcia, España.

Ayuntamiento de Caravaca. (1991). Proyecto Especial de Reforma Interior. Caravaca, Murcia, España.

Ayuntamiento de Caravaca. (2007). Plan General de Ordenación Municipal. Caravaca, Murcia, España. Obtenido de [https://www.caravacadelacruz.es/images/ficheros/Ayuntamiento/normativa%20municipal/planimetria%20pgmo/casco%20urbano/CASCOCARAVACA\\_PDF\\_MARZO\\_08\\_VISADO.pdf](https://www.caravacadelacruz.es/images/ficheros/Ayuntamiento/normativa%20municipal/planimetria%20pgmo/casco%20urbano/CASCOCARAVACA_PDF_MARZO_08_VISADO.pdf)















