

# **En los procesos de urbanización del mediterráneo: caso La Manga**

SALVADOR GARCÍA-AYLLÓN VEINTIMILLA

EDITORIAL  
UNIVERSITAT POLITÈCNICA DE VALÈNCIA

**EN LOS PROCESOS DE URBANIZACIÓN DEL MEDITERRÁNEO**  
*caso La Manga*



**Salvador García-Ayllón Veintimilla,**  
**Director: José Luis Miralles i Garcia**

BENIDORM  
PLAN GENERAL DE  
ORDENACION URBANA



***TESIS DOCTORAL***

***EN LOS PROCESOS DE URBANIZACIÓN DEL  
MEDITERRÁNEO: el caso La Manga***

***Autor: Salvador García-Ayllón Veintimilla***

***Director: José Luis Miralles i Garcia***

**DEPARTAMENTO DE URBANISMO**



UNIVERSITAT  
POLITÈCNICA  
DE VALÈNCIA



*Esta editorial es miembro de la UNE, lo que garantiza la difusión y comercialización de sus publicaciones a nivel nacional e internacional.*

© Salvador García-Ayllón Veintimilla

Primera edición, 2013

© de la presente edición:

Editorial Universitat Politècnica de València

[www.editorial.upv.es](http://www.editorial.upv.es)

ISBN: 978-84-9048-054-0 (versión impresa)

Queda prohibida la reproducción, distribución, comercialización, transformación, y en general, cualquier otra forma de explotación, por cualquier procedimiento, de todo o parte de los contenidos de esta obra sin autorización expresa y por escrito de sus autores.

*A mi familia, a Pilar  
y a las muchas personas  
sin las cuales estas líneas no verían hoy la luz.*



## RESUMEN

El proceso urbanizador que configura el actual litoral mediterráneo arranca con el turismo de masas que fomentaba la ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional de 1962 como apuesta estratégica nacional. 50 años después de su puesta es marcha, es necesario realizar un análisis retrospectivo de sus resultados, evaluando en que medida se han cumplido los objetivos que se trazaron en los años 60. La evolución del marco económico, político y legal son parámetros cuya incidencia aflora sin duda desviaciones sobre las previsiones iniciales de numerosos y grandes planes urbanísticos llevados a cabo en enclaves costeros creados desde la nada.

El caso de La Manga del Mar Menor en la costa murciana, un destino de 250.000 veraneantes surgido de un desértico cordón dunar en los años 60, es sin duda un ejemplo, poco documentado a la vez que muy ilustrativo, de los resultados que se han obtenido. El estudio de su rentabilidad económica y social real como producto turístico frente los impactos territoriales y paisajísticos, el problema de la gobernanza en el marco del urbanismo o la capacidad de la propiedad privada para desarrollar por sí sola proyectos sostenibles en el largo plazo se abordan se abordan con el detalle y la objetividad investigadora que permite el estudio integral de un caso contrastado por la realidad. Todos ellos serán elementos a distribuir a uno y otro lado de la balanza de cara a evaluar la validez de un modelo de desarrollo litoral que tras cinco décadas podemos ya empezar a enjuiciar con suficiente perspectiva investigadora.

***Palabras clave:** urbanismo litoral mediterráneo, La Manga, análisis urbanístico retrospectivo, producto turístico de masas, urbanismo Mar Menor, Ley de Centros de 1962.*

## ABSTRACT

The urbanization process that shapes the present Mediterranean coast started with the mass tourism that encouraged the Centres and Areas of National Tourist Interest law in 1962, as a strategic national investment. 50 years after its implementation, it is necessary to conduct a retrospective analysis of their results, assessing to what extent have met the stated goals in the 60's. The evolution of the macroeconomic, political and legal parameters show certainly deviations from initial forecasts of many large urban plans carried out in coastal places created from scratch.

The case of La Manga del Mar Menor in the Murcia coast, a target of 250,000 holidaymakers which comes from a desert dune in the 60's, is certainly an example, poorly documented while enlightening, of the results that have been achieved. The study of real social and economic performance as a tourism product against territorial and landscape impacts, the problem of governance in the context of urban planning and the ability of private property to develop its own sustainable projects in the long run has been approached with the detail and objectivity that allows a comprehensive case study contrasted by the facts. All these elements will be distributed to either side of the balance, in order to evaluate the validity of a coastal development model, that after five decades we can now begin to prosecute with enough research perspective.

***Keywords:** urban development Mediterranean coast, La Manga, retrospective urban analysis, mass tourism product, urbanism Mar Menor, Ley de Centros de 1962.*

## RESUM

El procés urbanitzador que configura l'actual litoral mediterrani s'inicia amb el turisme de masses que fomentava la Llei de Centres y Zones de Interès Turístic Nacional de 1962 com una aposta estratègica nacional. 50 anys després de la seva posada en marxa, cal fer una anàlisi retrospectiu dels seus resultats, avaluant en quina mesura s'han acomplert els objectius que es van traçar en els anys 60.


L'evolució del marc econòmic, polític i legal són paràmetres que, sense cap dubte, fan aflorar desviacions sobre les previsions inicials de nombrosos i grans plans urbanístics duts a terme en enclavaments costaners creats des del no res.

El cas de la Manga del Mar Menor a la costa murciana, una destí que rep 250.000 estiuejants sorgit d'un desèrtic cordó dunar en els anys 60, és sens dubte un exemple, poc documentat al temps que molt il·lustratiu, dels resultats que s'han obtingut.

L'estudi de la seva rendibilitat econòmica i social real com a producte turístic davant els impactes territorials i paisatgístics, el problema de la governança en el marc de l'urbanisme o la capacitat de la propietat privada per desenvolupar per si mateix projectes sostenibles a llarg termini s'aborden amb el detall i l'objectivitat investigadora que permet l'estudi integral d'un cas contrastat per la realitat.

Tots ells seran elements a distribuir a un i altre costat de la balança de cara a avaluar la validesa d'un model de desenvolupament litoral que després de cinc dècades podem ja començar a enjudiciar amb suficient perspectiva investigadora.

***Paraules clau:** urbanisme litoral mediterrani, La Manga, anàlisi urbanístic retrospectiu, producte turístic de masses, urbanisme Mar Menor, Llei de Centres de 1962.*



*“Hay un hecho: una ciudad no se construye en cinco años, y no podemos juzgar los resultados con la misma perspectiva con la que juzgamos un edificio, una novela o una ópera.”*

Manuel Solá-Morales (El País, 12/10/2008)

*“El beneficio que es insostenible en el tiempo no es beneficio.”*

Postulado extraído de la ley de los rendimientos decrecientes de David Ricardo (siglo XIX)



|   |            |
|---|------------|
| <b>RESUMEN.....</b>   | <b>5</b>   |
| <b>ÍNDICE.....</b>  | <b>9</b>   |
| <b>MAPA TOPONÍMICO.....</b>   | <b>13</b>  |
| <b>1. ANTECEDENTES.....</b>   | <b>17</b>  |
| <b>2. ESTADO DEL CONOCIMIENTO.....</b>  | <b>21</b>  |
| 2.1 El periodo preturístico; antecedentes e iniciativas previas al boom de los años 60.....   | 22         |
| 2.2 Causas y consecuencias de la explosión turismo de masas; de la autarquía de los años 40 al desarrollismo franquista.....                                  | 61         |
| 2.3 Consolidación del modelo turístico y alteraciones durante la democracia.....  | 77         |
| <b>3. OBJETIVOS, HIPÓTESIS Y METODOLOGÍA.....</b>   | <b>107</b> |
| 3.1 Hipótesis de la investigación.....  | 107        |
| 3.2 Objetivos.....  | 114        |
| 3.2.1 Objetivos principales.....  | 114        |
| 3.2.2 Objetivos secundarios.....  | 118        |
| 3.3 Metodología.....  | 130        |
| 3.3.1 Toma de datos y análisis documental.....  | 130        |
| 3.3.2 Secuenciación crono-metodológica de la realización de la tesis.....   | 136        |
| <b>4. CLAVES DEL PROCESO PREURBANÍSTICO EN UN PROYECTO A GRAN ESCALA</b>  |            |
| 4.1 El urbanismo español en la España de los 50 y 60. El escaso valor paisajístico del medio ambiente en la España franquista de la autarquía.....            | 139        |
| 4.1.1 El Ministerio de Turismo y los antecedentes de la primera formulación de una verdadera ordenación territorial turística en España.....                  | 139        |
| 4.1.2 Los efectos territoriales y sociourbanísticos de la aplicación de La Ley de Centros Turísticos.....   | 150        |
| 4.2 El urbanismo español y La Manga del Mar Menor en la España de los 50. El escaso valor paisajístico del medio ambiente en la sociedad post autárquica..... | 159        |
| 4.2.1 El urbanismo español de los años 50, una legislación en proceso de nacimiento en antesala del crecimiento económico.....                                | 159        |
| 4.2.2 La Manga del Mar Menor, un paradisiaco paisaje predestinado al desarrollismo turístico.....   | 166        |
| 4.3 La procelosa evolución de la titularidad legal del suelo de La Manga en el proceso preurbanístico. Conflictos e incógnitas.....                           | 182        |
| 4.3.1 La titularidad del suelo en los Centros de Interés Turístico Nacional.....  | 182        |
| 4.3.2 La Manga de Tomás Maestre.....  | 184        |

## **5. LOS MACROPROYECTOS URBANÍSTICOS DE LA ESPAÑA DEL DESARROLLISMO: EL PLAN BONET**

|       |   |     |
|-------|---|-----|
| 5.1   | Antecedentes urbanísticos del proyecto inicial de La Manga.....   | 195 |
| 5.1.1 | Génesis del proyecto: los planes directores en la Ley de Centros Turísticos   |     |
| 5.1.2 | Antonio Bonet Castellana: de la carta de Atenas y el GATPAC de la 2ª República a su inserción en el urbanismo franquista.....   | 199 |
| 5.1.3 | Antecedentes proyectuales: los planes generales de Argel y Buenos Aires con Le Corbusier y Urbanización de Punta Ballena (litoral de Uruguay)....                               | 206 |
| 5.2   | Un macroproyecto sostenible orientado al turismo de alta calidad: La Manga que pudo haber sido.....   | 219 |
| 5.2.1 | Las líneas maestras del Plan Bonet.....   | 219 |
| 5.2.2 | El Plan Norte, 1961.....  | 227 |
| 5.2.3 | El Plan Sur, 1962.....  | 237 |
| 5.3   | Los desarrollismo yeyé en una coyuntura económica favorable. La Manga de los 60 y principios de los 70.....   | 243 |
| 5.3.1 | El planeamiento de desarrollo a partir de 1963: esbozos de calidad edificatoria y paisajística. La creatividad y el ingenio puestos al servicio del turismo de sol y playa..... | 243 |
| 5.3.2 | Los días de vino y rosas: un proyecto faraónico que adquiere velocidad.....   | 258 |
| 5.4   | Un experimento premonitorio del "modelo resort" mediterráneo: La Manga Golf Club.....   | 272 |

## **6. EL PAPEL DE LAS CRISIS ECONÓMICAS EN LOS MACROPROCESOS URBANÍSTICOS. DESMEMBRAMIENTO Y DESVIRTUACIÓN DEL PROYECTO ORIGINAL**

|       |  |     |
|-------|--|-----|
| 6.1   | Las crisis del petróleo: riesgos financieros asumidos por un proyecto urbanístico cuya desmesurada escala devora a sus creadores.....                | 279 |
| 6.1.1 | El fin de un ciclo económico: las crisis del petróleo.....   | 279 |
| 6.1.2 | Las incertidumbres financieras de un macroproyecto urbanístico a gran escala. Los riesgos inherentes al proyecto de Bonet.....                       | 287 |
| 6.2   | El cuarteamiento de la propiedad del suelo. Creación de un Reino de Taifas urbanístico y nacimiento de una pequeña burguesía inmobiliaria local..... | 302 |
| 6.2.1 | El final de la ley de Centros Turísticos de Interés Nacional.....  | 302 |
| 6.2.2 | La necesidad de terminar un proyecto inacabado: La Manga cabalga o revienta. Primeros síntomas de agotamiento del proceso urbanístico.....           | 308 |
| 6.3   | Primeras variantes políticas: el papel de la administración en la política urbanística de La Manga.....  | 321 |
| 6.3.1 | De la dictadura a la transición, de la transición a la democracia. Implicaciones urbanísticas y nuevas regulaciones de la Ley del Suelo de 1975..... | 321 |

|           |   |     |
|-----------|---|-----|
| 6.3.2     | El traspaso constitucional de competencias en materia de urbanismo. Influencia de los nuevos actores intervinientes en el proceso urbanístico de La Manga.....                | 325 |
| 6.4       | La Manga post-Bonet: desvirtuación definitiva del proyecto original.....  | 328 |
| 6.4.1     | Evolución de la problemática medioambiental y su afección paisajística en el proyecto urbano costero.....   | 328 |
| 6.4.2     | Mutación del proyecto urbanístico inicial y ruptura del plan director de Bonet.....   | 346 |
| <b>7.</b> | <b>LA RETROALIMENTACIÓN DE LOS PROCESOS TURÍSTICOS Y URBANÍSTICOS. CONSOLIDACIÓN DE UN MODELO TURÍSTICO CARENTE DE ESTRUCTURA URBANÍSTICA</b>                                 |     |
| 7.1       | Mutación del modelo turístico como consecuencia de un proceso especulativo generalizado.....  | 355 |
| 7.1.1     | Construcción de La Manga al margen de toda legalidad urbanística a finales de los 70 y principios de los 80.....  | 355 |
| 7.1.2     | Repercusiones sobre el modelo turístico de la desvertebración urbanística.....  | 361 |
| 7.1.3     | Controversia social y tensiones segregacionistas: la inevitable insuficiencia de infraestructuras de un modelo urbanístico desestructurado.....                               | 373 |
| 7.2       | La aparición de la Ley de Costas de 1986: el pulso competencial entre Comunidad Autónoma y Ayuntamientos por el control urbanístico.....                                      | 382 |
| 7.2.1     | Primeras reivindicaciones ecologistas en torno a la insostenibilidad del proceso urbanístico.....   | 382 |
| 7.2.2     | Implicaciones de la ley de Costas de 1986 sobre un urbanismo en pleno caos: el choque competencial.....   | 397 |
| 7.3       | La imposible retroactividad de los procesos: desvirtuación y aniquilamiento final del plan inicial de Bonet.....  | 414 |
| 7.3.1     | Consolidación jurídica de un inevitable caos urbanístico que motiva un declive de los modelos turísticos insostenibles.....   | 414 |
| 7.3.2     | Consecuencias de urbanísticas del nuevo modelo.....   | 418 |
| <b>8.</b> | <b>LOS MACROPROYECTOS DEL DESARROLLISMO EN LA ACTUALIDAD: IMPLEMENTACIÓN DEL CASO DE LA MANGA EN EL TURISMO Y EL URBANISMO ACTUAL</b>   |     |
| 8.1       | El desarrollo post-conflicto. Consolidación de un modelo turístico y urbano.....  | 427 |
| 8.1.1     | La Manga de los 90: consolidación de un proceso semiacabado. La 1ª crisis inmobiliaria de 1993 y la afección al tejido empresarial imperante.....                             | 427 |
| 8.1.2     | Ámbitos de afección del caso La Manga. La fuerte asimetría de la ocupación urbanística en la costa murciana y su comparación con otros enclaves del litoral mediterráneo..... | 441 |
| 8.2       | La Manga resultante. Principales magnitudes resultantes de un modelo urbanístico y turístico atrofiado.....   | 484 |
| 8.2.1     | La coyuntura nacional: catalizadores y efectos multiplicadores del boom inmobiliario 1995–2007 y sus consecuencias en el entorno costero actual.....                          | 484 |

|       |   |     |
|-------|---|-----|
| 8.2.2 | Comparativa analítica y retrospectiva de densidades urbanas y tipológicas.....  | 492 |
| 8.2.3 | Estructura de oferta y demanda del modelo turístico resultante.....   | 518 |
| 8.2.4 | La Manga actual: un puzzle completo a falta de encajar 3 piezas, Puerto Mayor, Veneciola y El Vivero.....                   | 525 |
| 8.3   | La problemática paisajística en los territorios de costa: el ciclo de vida del suelo como producto turístico-comercial..... | 549 |
| 8.3.1 | Características del ciclo de vida del producto comercial estándar.....  | 550 |
| 8.3.2 | El modelo urbanístico entendido como producto turístico-comercial y los efectos distorsionadores de su comportamiento.....  | 553 |

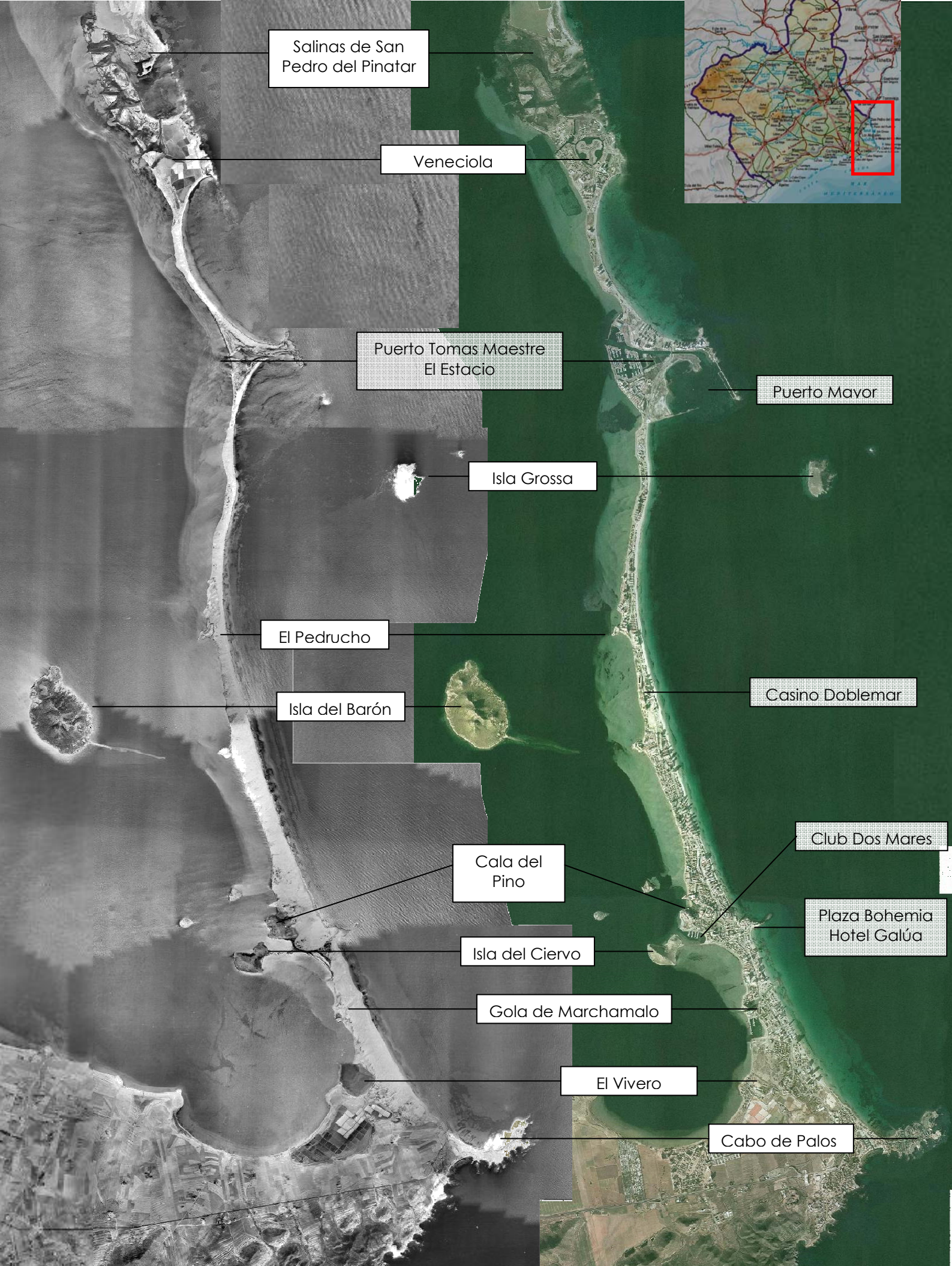
## 9. CONCLUSIONES

|       |  |     |
|-------|--|-----|
| 9.1   | Conclusiones en el marco local. Del diagnóstico y documentación del proceso de masificación e hipertrofia urbana en el caso de La Manga..... | 571 |
| 9.2   | Conclusiones en el marco general.....  | 584 |
| 9.2.1 | Del análisis del impacto económico y social en la costa mediterránea desde la aparición del fenómeno del turismo de masas.....               | 585 |
| 9.2.2 | Del estudio de la problemática territorial en el paisaje litoral. Reflexiones de una intervención a gran escala diferida en el tiempo.....   | 597 |
| 9.2.3 | De las consideraciones en el debate en torno a la gobernanza urbanística y el papel de la propiedad privada del suelo para edificar.....     | 601 |
| 9.3   | Comprobación de hipótesis y objetivos planteados.....  | 617 |
| 9.4   | Posibles líneas de investigación a futuro.....   | 621 |

|                          |            |
|--------------------------|------------|
| <b>BIBLIOGRAFÍA.....</b> | <b>625</b> |
|--------------------------|------------|

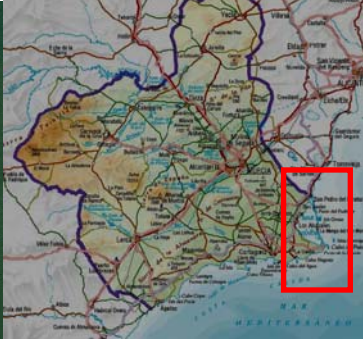
|                    |            |
|--------------------|------------|
| <b>ANEJOS.....</b> | <b>633</b> |
|--------------------|------------|

|  |     |
|--|-----|
| Anejo 1. Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional de 1962.....   | 635 |
| Anejo 2. Declaraciones de Centros de Interés Turístico Nacional de La Manga (Plan urbanístico inicial de Bonet)..... | 641 |
| Anejo 3. Informes sobre la polémica del proceso urbanístico años 70 y 80.....  | 685 |
| Anejo 4. Planos de ordenación actuales de La Manga (extracto planes generales de Cartagena y San Javier).....        | 731 |
| Anejo 5. Cartografía evolutiva de La Manga y su entorno desde 1956 a 2007.....                                       | 739 |
| Anejo 6. Modelización socioeconómica realizada en el apartado 8.3.....   | 779 |
| Anejo 7. Plano toponímico-topográfico de La Manga a 1:25.000.....  | 799 |
| Anejo 8. Plano de evolución temporal de la trama urbana a 1:5000.....  | 801 |
| Anejo 9. Secuenciación cronológica de los hechos relevantes del proceso urbanizador estudiado en la tesis.....       | 803 |



Salinas de San Pedro del Pinatar

Veneciola



Puerto Tomas Maestre  
El Estacio

Puerto Mavor

Isla Grossa

El Pedrucho

Isla del Barón

Casino Doblemar

Cala del Pino

Club Dos Mares

Isla del Ciervo

Plaza Bohemia  
Hotel Galúa

Gola de Marchamalo

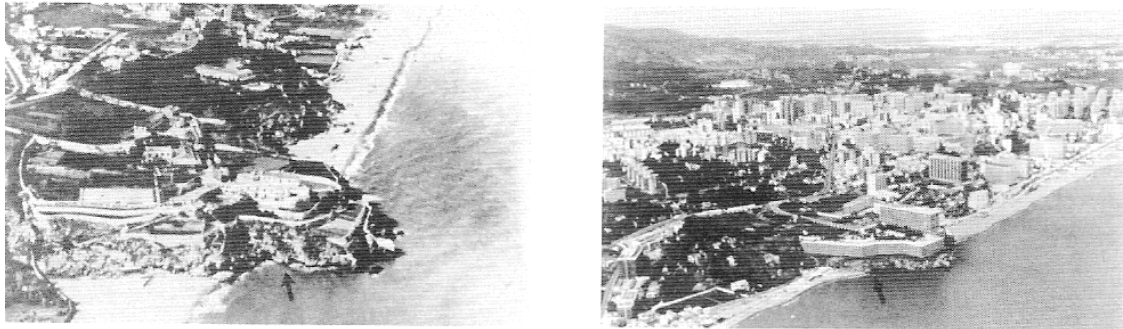
El Vivero

Cabo de Palos

## 1. ANTECEDENTES

El congestionado litoral mediterráneo español que hoy conocemos es el resultado de un complejo y sedimentado proceso cuyos orígenes arrancan en la fiebre desarrollista que, a lo largo de los años 50 y 60 del siglo pasado, contribuyó en gran medida a sacar a España de la ruina económica que supuso la autarquía de los años 40. Sin embargo, los costes de este desarrollo y la herencia recibida son elementos, aún hoy, no suficientemente estudiados. La aparición de enclaves como Benidorm, Marbella, Campoamor, Torremolinos, Roquetas o Sotogrande convertidos en enormes sumideros del reciente fenómeno del turismo de masas suponen una importante modificación de la configuración de la fachada litoral nacional, que pasaría a convertirse en el gran polo de crecimiento económico del país.

Este crecimiento implicó un proceso social y urbanístico, en el marco de los Planes de Desarrollo, con servidumbres que revelan la presencia de incógnitas cuyos parámetros es necesario todavía desvelar. Un caso paradigmático de este proceso es sin duda el de La Manga del Mar Menor. Un enclave de un potencial extraordinario, convertido en punta de lanza de la fiebre desarrollista que abanderó la Ley de Centros y Zonas Turísticas de Interés Nacional de 1962. Sus consecuencias tras el paso del tiempo y los distintos contextos económicos, legales y políticos (que en el marco del urbanismo se han ido sucediendo hasta la actualidad), arrojan resultados cuestionables, o al menos necesitados de un análisis en detalle para poder plantear conclusiones fundadas.



*Fig 1.1 Masificación de Torremolinos de 1950 a 1984 Fuente: Paisajes Españoles.*



*Fig 1.2 Vista de la zona del cabo de la Huerta en San Juan en los años sesenta (Arriba). Vista actual de la playa de San Juan en Alicante. Los espacios públicos han desaparecido en beneficio del espacio privado (Abajo). Fuente: Paisajes Españoles.*

La Manga, una alargada y sinuosa restinga de arena de más de 20 km (y poco más de 200 m. de espesor), encierra en la costa murciana la enorme bahía de más de 170 km<sup>2</sup> (única en Europa) que constituye el Mar Menor<sup>1</sup>. La antigua formación dunar es hoy un singular enclave cuyas extraordinarias condiciones (de reducido espacio) dan cabida actualmente a una afluencia estival de casi 300.000 visitantes cada año. Estas mastodónticas cifras son fruto, sin embargo, de una hipertrofiada configuración urbanística, cuyo origen responde al atribulado proceso que vivieron los anteriormente señalados enclaves del litoral.

1. La situación geográfica de todos los espacios y elementos mencionados en la tesis puede ser consultada en el anejo nº7 en el que se indica su emplazamiento en un plano íntegro de La Manga a escala 1:25.000.

Los mencionados enclaves estratégicos de los planes de desarrollo franquista, fueron el resultado de faraónicos macroproyectos urbanísticos de implantación acelerada que sufrieron posteriormente a lo largo de su desarrollo un incalculable cúmulo de vicisitudes. Y es esta procelosa andadura (al calor de las modificaciones de los marcos legales en materia de urbanismo, los aires cambiantes de la coyuntura económica y los vaivenes políticos que llevaron de la España franquista a la España democrática), la que despertó el interés de quien escribe estas líneas en torno a su afección sobre el fenómeno del turismo y su repercusión urbanística sobre el litoral.

De entre ellos, La Manga resulta, sin lugar a dudas, un ejemplo muy pedagógico y aleccionador, en tanto en cuanto sus singulares arenas han sido testigo de todos estos elementos cuyo estudio y análisis retrospectivo pueden darnos una idea mediante la extrapolación a nivel nacional de cómo se ha desarrollado el proceso urbanizador de la costa mediterránea (al margen de los diversos matices locales que puedan existir).





*Fig 1.3 La Manga del Mar Menor en la actualidad.  
Fuente: Murcia Turística S.A.*

## 2. ESTADO DEL CONOCIMIENTO

El proceso de desarrollo urbanístico litoral del mediterráneo va íntimamente unido al fenómeno del turismo moderno. Un turismo, llamado de masas, cuya evolución y repercusión sobre el territorio ha ido variando a lo largo del tiempo.

Esta relación se puede estructurar en tres etapas cuyo análisis se fundamenta en las distintas coyunturas cronológicas y como éstas interactúan con el turismo y el urbanismo.

En primer lugar, se analizarán las referencias bibliográficas sobre los orígenes del turismo como fenómeno de masas, y sus primeras interacciones en materia urbanística antes de adquirir carta de naturaleza con el boom de los años 60. En segundo lugar, se evaluarán los distintos estados del arte sobre el estudio del boom desarrollista, un tema de carácter poliédrico sometido a muy distintas valoraciones, analizando sus causas y orígenes. Por último, se realiza un examen pormenorizado de la distinta bibliografía que aborda la interrelación turismo y sociourbanismo con los parámetros actuales de estudio, tomando como punto de partida las crisis del petróleo de 1973.

Hay que señalar que el estado del conocimiento de la materia se ha circunscrito al perímetro investigador que se busca para la tesis, ciñéndose al marco territorial del arco mediterráneo, y la temática de interrelación turística y urbanística, pero siempre desde una perspectiva ampliada a múltiples enfoques.

El proceso urbanístico y los elementos adyacentes que configuraron el paisaje de la costa española desde la década de finales de los cincuenta hasta la actualidad constituyen un amplio conglomerado en el que se han ido sedimentando datos, planes, artículos periodísticos, estudios y un muy diverso cúmulo de

documentos de investigación y publicaciones realizadas desde ópticas e intereses muy variados.

Los agentes, las herramientas técnicas y legales, los fenómenos sociopolíticos y las distintas coyunturas económicas que desarrollaron la antaño deshabitada costa hasta convertirla en la actual macroestructura turística (que absorbe cada año volúmenes ingentes del llamado turismo de masas), se encuentran muy desigualmente referenciados en la dispersa bibliografía que aborda esta temática.

En el caso del proceso de La Manga del Mar Menor, la explicación urbanística, continúa sin embargo (al igual que los casos de otros lugares de análoga naturaleza en la geografía litoral nacional), siendo en general una gran desconocida desde la perspectiva científica del análisis y diagnóstico del uso del territorio.

En este apartado, abordaremos el estado de la cuestión de la problemática urbanizadora del litoral mediterráneo que se analiza en esta tesis doctoral, partiendo de la dificultad añadida de la existencia de una dispersa y desigual bibliografía, cuyo origen se reparte en campos científicos de naturaleza muy distinta.

El origen de las fuentes consultadas es consecuentemente muy heterogéneo. Aparte de las vías bibliográficas tradicionales, como publicaciones, revistas y actas de congresos, se analizan otras muchas referencias bibliográficas menos usuales, como informes de administraciones públicas y colegios profesionales y hasta a las hemerotecas de los distintos medios de prensa escrita. Del inventariado bibliográfico que ese trabajo ha generado, se han podido así catalogar distintas perspectivas y enfoques en lo que al estado de la cuestión se refiere.

En cuanto al tamaño de la fuente, la bibliografía general que ha abordado el tema del desarrollo urbano del litoral turístico a nivel generalista desde sus principios es amplia y difusa. Se encuentran pues gran número de referencias bibliográficas que es preciso cribar de manera que se ajusten a la problemática específica, ya que es una temática que

transciende a numerosos campos del conocimiento. Esto obliga a centrarse en aquellos más relacionados con el campo sociourbanístico en el ámbito costero, desechando muchos otros. En general, este tradicional enfoque fundamentalmente histórico e investigador (aunque provisto de gran capacidad analítica), adolece en exceso de un carácter técnico unidisciplinar que le impide abordar la problemática en toda su extensión.

Es por esto que se aborda también el enfoque económico del proceso, única fuente madura desde el punto de vista de la investigación por el gran número de estudios existentes. Su análisis, tal y como reconocen muchos de sus autores, en gran medida ayuda a explicar la problemática abordada desde el punto de vista del modelo turístico. En especial, en algunos casos como el de La Manga, donde la problemática no es meramente técnica o paisajística. Este apartado resulta vital de cara a conocer las causas y las maneras de proceder que generan el boom turístico español de los años sesenta. Sin embargo, resultará, como veremos en ocasiones, insuficiente a la hora explicar por sí mismo las consecuencias de los procesos de urbanización en el litoral mediterráneo.

Para completar esta explicación, otro enfoque que sirve pues de base para la elaboración del estado del conocimiento es la perspectiva técnica pluridisciplinar de análisis y diagnóstico territorial del litoral. Se observará desde la óptica actual, donde existe ya una consolidada perspectiva histórica. Este enfoque, el más extendido actualmente en materia de urbanismo y ordenación del territorio, aún siendo una manera útil de explicar la situación actual, requiere implementar cierto análisis retrospectivo e investigación histórico-económica, en tanto en cuanto las patologías e hipertrofias urbanísticas observadas no se limitan en opinión de sus autores a efectos secundarios del recientemente acabado boom inmobiliario de 1995-2007, sino que tienen sus causas principales en épocas anteriores.

## 2.1 El periodo preturístico; antecedentes e iniciativas desde la 2ª República hasta la antesala del boom de los años 60

El fenómeno urbanístico asociado al turismo litoral es un hecho relativamente reciente, cuyo nacimiento no se remonta más allá del siglo XX. Esto no es debido a la ausencia de fenómenos urbanísticos anteriores, sino a unos orígenes del turismo moderno supeditados a la aparición del turismo de masas como fenómeno socioeconómico.

Desde el punto de vista historicista, el fenómeno del turismo de sol y playa cobra netamente fuerza con la apertura económica de España a partir de la década de los 60, en la que el régimen franquista decide atraer el flujo de divisas que recapitalicen el país tras veinte años de autarquía (Tusell, 1998). Hasta entonces el fenómeno turístico resulta una variable difícil de catalogar tanto en el campo sociológico como económico de la España de principios del siglo, y por ende en sus derivaciones urbanizadoras.

El estudio *“La política turística en España. Una perspectiva histórica”* realizado en 2004 por la fundación Cajamar y coordinado por el Dr. Joaquín Auriol, sitúa en el año 1905 cuando se inició la organización administrativa del turismo en España. En él, en función de los diferentes modelos de política turística aplicados por la administración española a lo largo del siglo XX, se estudian en tres grandes apartados: el primero entre 1900 y 1936, es decir, el periodo en que tiene lugar la emergencia del turismo moderno en España, el segundo durante los años de la dictadura franquista, cuando el turismo dejó de ser algo minoritario y se transformó en un fenómeno de masas y por último, en lo acontecido en el último cuarto del siglo XX, donde destacan la definitiva consolidación de España como destino turístico de primer orden y la asunción de competencias de turismo por parte de las Comunidades Autónomas. Una simple extrapolación de acontecimientos nos permitiría hacer la translación directa al fenómeno

sociourbanístico situando directamente la problemática urbanística del turismo de masas a principios del desarrollismo franquista de los sesenta. Sin embargo, existen ciertos matices en la abundante pero dispersa bibliografía de la materia turística que es preciso poner en relieve.

Algunos autores ponen el acento en una cultura turística preexistente, orientada a un cierto elitismo social o espoleteada por cierto snobismo transgresor de la burguesía de 1900. La ausencia de clases medias en la sociedad española de principios del siglo XX hace inviable la presencia de un turismo de masas (Tusell, 1998). La sociedad obrera del norte surgida de las revoluciones industriales o agraria del sur explotadora de los latifundios dista mucho de plantearse la posibilidad del turismo. Sin embargo, sí que existe clase con suficiente masa crítica compuesta por burguesía industrial y ricos terratenientes, que en gran medida sí crean una cierta infraestructura turística. Esta infraestructura, todavía alejada de lo que será el turismo de sol y playa, ocupa ciertos enclaves costeros, más propios de algunas urbes del norte como la playa de La Concha en San Sebastian o del Sardinero en Santander, aunque prefiere generalmente el reposo y la exclusividad de los asentamientos del interior.

Otros autores, sin embargo, hacen hincapié en la ausencia de condiciones adecuadas para la existencia de una infraestructura turística costera en España. La España surgida de las desamortizaciones liberales ha puesto en manos privadas muchas hectáreas de tierra improductiva de la costa. Sin embargo, los años de abandono unidos a la dificultad de conexión que la ausencia de infraestructuras motiva en estos enclaves, hacen inviable cualquier propuesta urbanística orientada al turismo de costa. La situación insalubre de los arenales, albuferas, lagunas y la mayor parte de la cornisa cantábrica y en especial la fachada litoral mediterránea no otorga a estos terrenos más valor que aquel que se le presupone por motivos agrícolas o pesqueros (Tamames, 1989). De hecho, la mayor parte de los casos que caen en manos privadas con cierta capacidad e iniciativa empresarial se destinan a la implantación de pesquerías, salinas, o pequeña industria ligera.

Según indica el estudio de la fundación Cajamar, desde un punto de vista político, durante los años de la dictadura de Primo de Rivera se prolongaron las prácticas proteccionistas y de intervención estatal de las décadas precedentes. La política económica se caracterizó por un proteccionismo arancelario, administrativo y regulador, y por un intento de reactivación del mercado que tuvo en las obras públicas y en el crecimiento de los gastos públicos sus dos elementos constitutivos.

Pero por lo que respecta al turismo, las autoridades del Directorio Militar decidieron que la Comisaría Regia siguiera al frente de la organización administrativa del turismo en las mismas condiciones secundarias que venía desempeñándolo. Es decir, continuó siendo un órgano escasamente dotado y excesivamente personalizado pese a las continuas quejas del comisario Vega Inclán reclamando más recursos oficiales para poder desempeñar su misión (Auriol, 2004).

Hay que señalar sin embargo que, a partir de los años 20, las ambiciosas políticas de infraestructuras con los planes de caminos y vías de la dictadura de Primo de Ribera, con la puesta en marcha en 1927 del Circuito Nacional de Firms Especiales, que permitía rodar a los coches a velocidades de 60-70 km/h, junto a cierta concienciación empresarial por parte de la burguesía y muchos herederos de las familias terratenientes de poner en valor estas inmensas cantidades de tierra costera, siembran un caldo de cultivo importante para el futuro (Tamames, 1989). De igual manera, la visión y las actuaciones lúcidas de algunos próceres de la monarquía de Alfonso XII, que aparecen sintonizadas con la valoración cultural del paisaje, del patrimonio artístico y de la tradición popular (a la que había contribuido notablemente la Institución Libre de Enseñanza<sup>1</sup>), como la primera puesta en servicio de un parador en Gredos en 1928, generan cierta oferta de turismo urbano cultural o de reposo en alguna urbes costeras (de Terán, 1978)

1. La institución libre de enseñanza fue un famoso intento pedagógico que se realizó en España, inspirado en la filosofía de Karl Christian Friedrich Krause que tuvo una repercusión excepcional en la vida intelectual de la nación, en la que desempeñó una labor fundamental de renovación. Fue fundada en 1876 por un grupo de catedráticos (Francisco Giner de los Ríos, Gumersindo de Azcárate, Teodoro Sainz Rueda y Nicolás Salmerón, entre otros) separados de la Universidad Central de Madrid por defender la libertad de cátedra y negarse a ajustar sus enseñanzas a cualquier dogma oficial en materia religiosa, política o moral.



*Figura 2.1. Turistas de playa de principios del siglo XX. Visitantes ocasionales de llanuras de playa (arriba) o más periódicos en asentamientos costeros (Playa de la Concha, abajo) Fuente: Institut d'estudis fotogràfics de Catalunya.*



El fenómeno turístico a nivel europeo no presenta avances sustanciales respecto a España en su configuración antes de la guerra civil y la posterior dictadura, con lo que sus consecuencias a nivel sociourbanístico no difieren más allá de las propias del entorno geográfico. Salvando los contrastes climáticos, en el entorno europeo encontramos fundamentalmente estaciones-balneario en la costa mediterránea francesa e italiana, destinadas a ciertas capas de población de origen burgués.

En el mundo anglosajón, más arraigado en la revolución post-industrial con importantes bolsas de clase obrera, y donde las condiciones naturales no favorecen la existencia del turismo de sol y playa, hallamos de manera esporádica algunas playas similares a las de la cornisa cantábrica española. Sin embargo, la vieja aristocracia burguesa y los nuevos ricos surgidos del crecimiento del ferrocarril orientan más sus inversiones a clubes con carácter elitista donde la práctica de actividades se complementa con la vida social. Son los llamados *countryside clubs* como el Royal and Ancient Golf Club of St Andrews (fig 2.2).

Una variante de estos a mitad de camino entre el reposo latino y el club con vida social anglosajón lo hallamos al saltar el océano hasta los Estados Unidos. Allí, las llamadas *gated communities* se han ido implantando desde principio de siglo constituyendo lo que luego sería el germen de los futuros resorts mediterráneos (Mena, 2010).

En estas urbanizaciones cerradas y de acceso vigilado con campos de Golf que mediante el tren conectaban con las principales ciudades de la costa este de Estados Unidos, de las cuales surgían los principales compradores de un destino eminentemente vacacional.

En 1914 el millonario George E. Merrick<sup>2</sup> quiso construir en Coral Gables, en las cercanías de Miami, influenciado en parte por el movimiento de la “Ciudad Jardín”<sup>3</sup> una urbanización de “Mediterranean Revival Style”<sup>4</sup> de 45 km<sup>2</sup>, 2 campos de golf y parcelas residenciales de 600 a 1200 m<sup>2</sup>. Las calles principales las denominó Granada, Alhambra, Segovia o Valencia, contando

2. George Edgar Merrick (1886-1942)

Empresario inmobiliario cuyo mayor logro fue la planificación y desarrollo de la ciudad de Coral Gables, Florida en los años 20 (s.XX), una de las primeras comunidades planificadas de los EEUU.  
*University of Miami History*

3. Ciudad Jardín. Movimiento urbanístico fundado por Ebenezer Howard (1850-1928)

4. Mediterranean Revival Style. Movimiento estilístico introducido a principios del siglo XX en Estados Unidos, basado en motivos renacentistas de los palacios italianos y villas mediterráneas del siglo XVI. Además son muchos los elementos asimilados de la arquitectura española de diferentes épocas. Se dio principalmente en California y Florida, de clima similar al Mediterráneo. Newcomb, Rexford. *Mediterranean Domestic Architecture for the United States*, 1992, p.7.

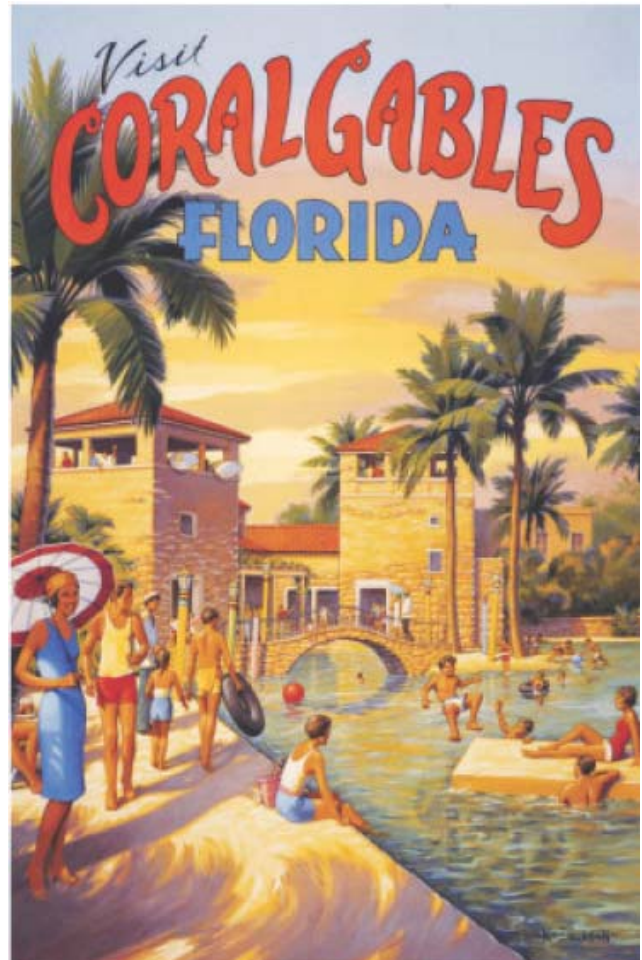


Figura 2.2. Turismo de playa de principios del siglo XX en las estaciones balneario de Francia (abajo), las gated communities de Florida en Estados Unidos (arriba, derecha) o los countryside clubs de Inglaterra (arriba, izquierda). Fuente: Mena Hornillos, 2010 y [www.archivespasdecalais.fr](http://www.archivespasdecalais.fr)

con numerosas plazas, monumentos y fuentes copiadas de la arquitectura histórica de España.

En ellos encontramos enclaves turísticos que forman pequeñas ciudades desde la nada, formando fenómenos con una fuerte componente sociourbanística. Sin embargo, su casuística no resulta equiparable ni antecesora de lo que posteriormente se vendría a llamar en España el boom turístico del sol y playa, en tanto en cuanto la costa no constituye un elemento indispensable en su configuración. Sí que suponen por el contrario, un claro antecesor del *modelo resort* que colonizaría a partir de los años 90 el Levante español, ya no como elemento configurador de su costa, sino como estructura de desarrollo urbanístico de su territorio interior (Mena, 2010).

Su desarrollo, a modo de pólipo, va colonizando el vacío que configuran los ejes de comunicación entre ciudades, aprovechando la presencia de terrenos asequibles en precio a la inversión y la presencia de un clima cálido en la vertiente mediterránea (Mena, 2010). Este fenómeno, que en ocasiones se publicitará al turista extranjero como producto turístico de sol y playa (cuando en realidad configura desarrollo urbanos con una proximidad máxima de 2 o 3 kilómetros a la costa), queda evidentemente fuera del alcance de los objetivos de la tesis, al tratarse de una problemática distinta a la que se aborda en la misma.

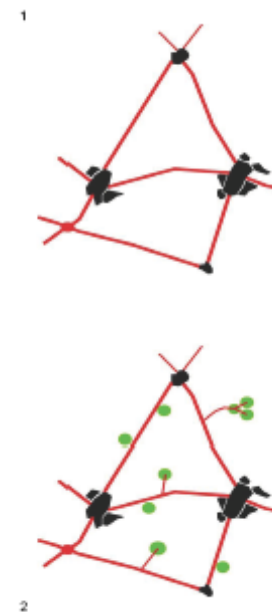


Fig. 2.3  
 1. Modelo de malla urbana existente  
 2. Desarrollo del modelo resort en pólipos  
 Fuente: Mena Hornillos, J. 2010.

Fig. 2.4  
Modelo inicial de Gated Community.  
Springtown, Texas, 1930 (Fuente: Mena  
Hornillos, 2010).



Fig. 2.5  
Propuestas actuales de resorts turísticos en el  
levantado mediterráneo. Fuente: Google Maps.

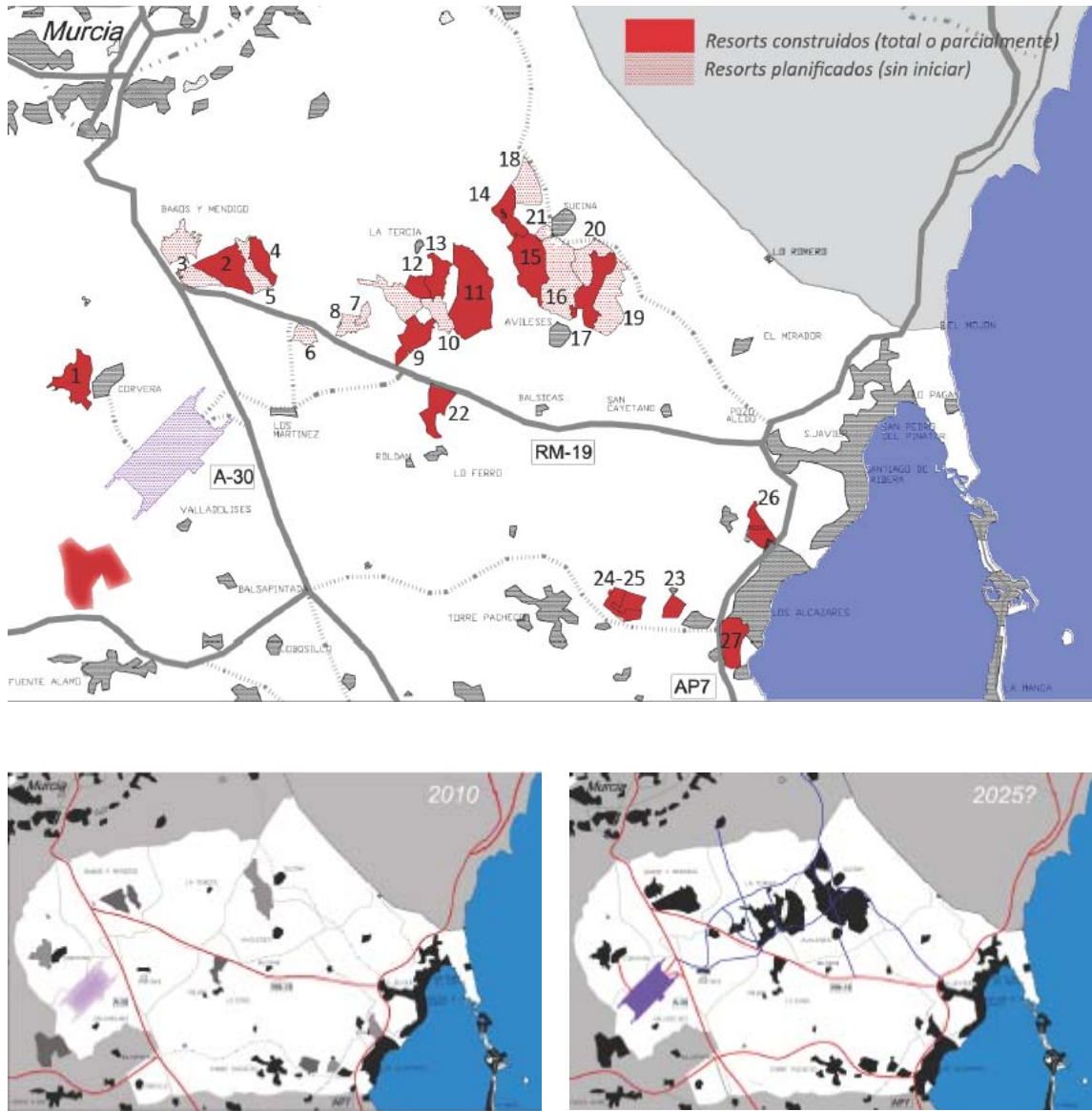


Figura 2.6. Resorts construidos y planificados en el eje Murcia-Cartagena (arriba) desde 1980 y previsión a 15 años vista en dicho territorio (abajo). Fuente: Mena Hornillos, J. 2010

El triángulo entre historicidad, turismo y política urbana como fenómeno, resurgió tardíamente el marco del turismo español de masas, que durante muchos años fue, y sigue aún siendo, el de sol y playa. El turismo de masas, entendido como forma del turismo moderno es un fenómeno trascendental en la evolución física, paisajística y arquitectónica del territorio ibérico en su conjunto, en particular del litoral, y en especial de la singular cuenca mediterránea (Pérez Escolano, 2003).

En lo referente al impacto urbanizador y paisajístico que supuso una importante afección a la fachada litoral española, el fenómeno adquirió densidad e impacto a partir de la década de 1960. Sin embargo, tiene sus fundamentos en el periodo de entreguerras, con importantes y premonitorias propuestas como *la Ciutat del Rèpos i de vacances* del GATPAC<sup>5</sup>.

Por consiguiente, los precedentes situados urbanísticamente entre las décadas de los años 20 y 60 abarcarían formas de turismo selectivo desde el punto de vista sociológico. Éste posteriormente desencadenaría los inicios del boom turístico que impuso la transformación de la economía en el marco del régimen franquista (Pérez Escolano, 2003). En opinión de Pérez Escolano, las propuestas anteriores orientadas al turismo de masas, formuladas esencialmente durante la segunda república española, responden más bien a postulados ideológicos cuya traducción final a nivel urbanístico sin embargo fue finalmente escasa.

Sí que encontramos por el contrario numerosos ejemplos de arquitectura balnearia de finales de siglo XIX y principios del XX, en localidades vinculadas a manantiales salúferos. Estas propuestas, muy alejadas del turismo de sol y playa, se rigen bajo parámetros de privacidad, exclusividad y decoro, siendo simplemente proyectos aislados carentes de estructuración urbanística.

Una de las pocas manifestaciones urbanas orientadas al turismo previas a la aparición del boom turístico de los años 60 son junto a la mencionada *Ciutat del repòs i vacances* (fig. 2.7)

5. GATEPAC. Grupo de Artistas y Técnicos Españoles para el Progreso de la Arquitectura Contemporánea, conocido por las siglas GATPAC en su vertiente catalana, estuvo formado por un grupo arquitectos activo desde antes de la Segunda República Española cuyo fin fue promover la arquitectura racionalista procedente del movimiento moderno. Su urbanismo, cercano a los postulados de la Carta de Atenas y el movimiento internacional simpatizaba con los argumentarios de la izquierda de la Segunda República.

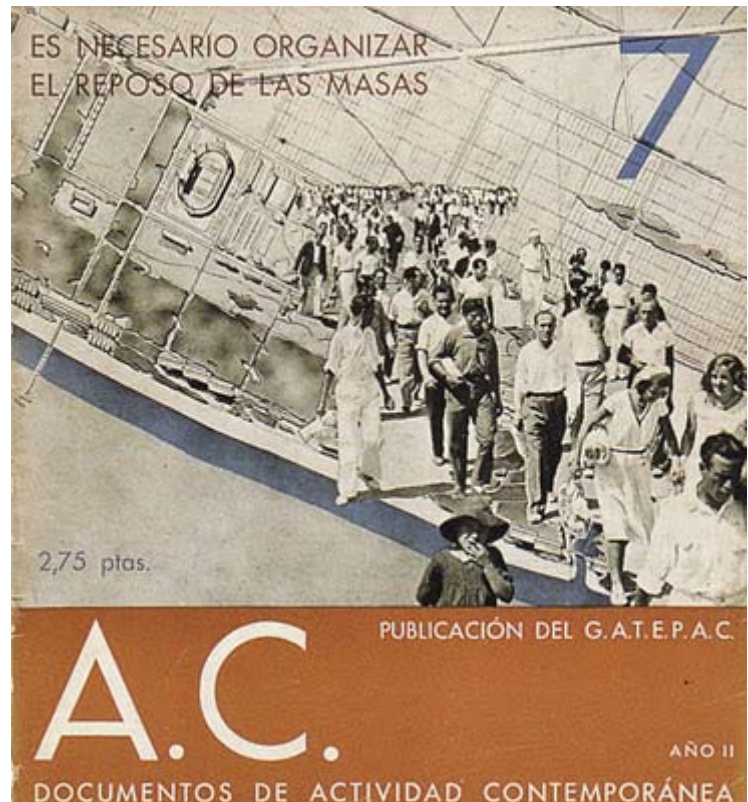
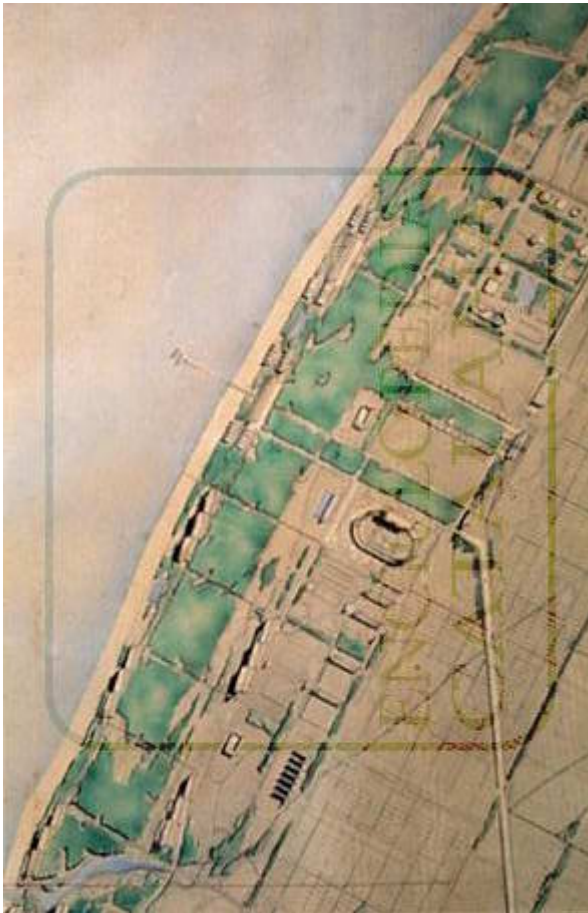


Figura 2.7. Primeros planteamientos urbanos considerando la variable del turismo de masas (arriba). Publicación del GATEPAC durante la 2ª República (abajo). Fuente: Enciclopedia Catalana.

y la mencionada actividad balnearia los hoteles y las residencias turísticas y su articulación urbanística dentro de las propuestas populares del periodo republicano.

Se trata de pequeñas propuestas no específicamente orientadas a un turismo de élite o de vocación exclusiva en busca de privacidad, sino pequeños desarrollos de playa en enclaves de condiciones naturales salubres donde las propuestas se articulan en torno a edificios destinados a la residencia temporal del viajero.

El creciente desarrollo de los sistemas de transporte urbano, las redes de carreteras, y la aparición de los primeros vuelos charter en los aeródromos empiezan generar una demanda que no se puede considerar propiamente turística, pero que sí incluye varios de los mimbres con los que posteriormente se confeccionará la oferta turística española.

La propuesta más ilustrativa de este movimiento, que no pasó en la mayor parte de sus casos de simples planteamientos teóricos, la encontramos en la exposición de 1929 de Barcelona donde Josep Lluís Sert y Josep Torres Clavé plantean su pueblo de veraneo en la costa de *Platja d'Aro* (fig. 2.8). Con una ordenación que cabe estimar como básica en comparación con la *Ciutat del Repós y les Vacances*, pero que sí plantea un programa en cuatro apartados tenemos: habitación (hoteles, habitaciones con servicios comunes y cinco tipos de villas en serie); lugares de reunión (casino, club náutico, sala de espectáculos, estadio, golf, cafés y restaurantes); servicios utilitarios (ayuntamiento, mercado, estación, tiendas, garajes y paradas de coches) y distintos tipos de infraestructuras y vías de circulación. Todo ello ordenado (siguiendo unas premisas que parecen más bien premonitorias), para *“resolver todos los inconvenientes e incomodidades de las actuales ciudades de playa, con sus calles tortuosas, difícil circulación, amontonamiento excesivo, anarquía arquitectónica, falta de visualidad de la playa, dificultades de estacionamiento de los coches,*



etc.”<sup>6</sup> (diagnóstico de 1929, cuando casi ni había coches).

6. Revista AC nº7 GATEPAC Pág. 193. Año 1931

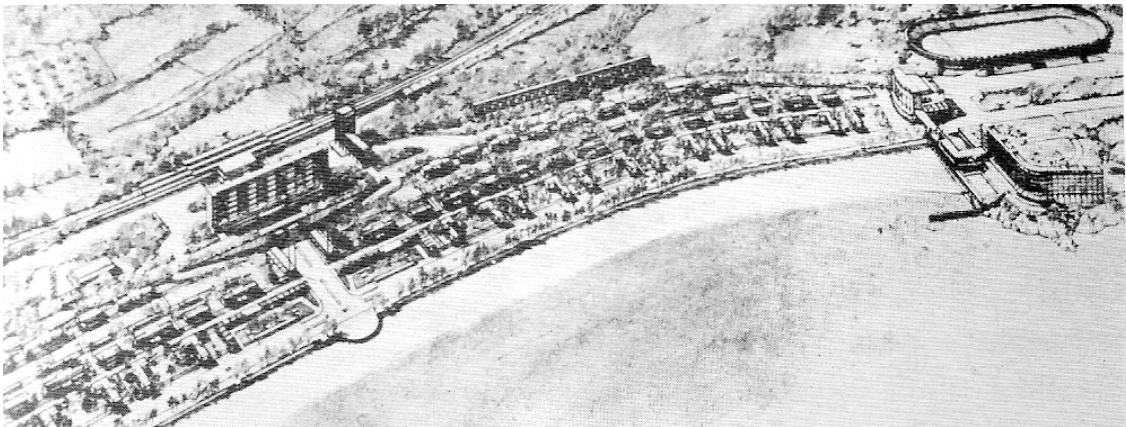
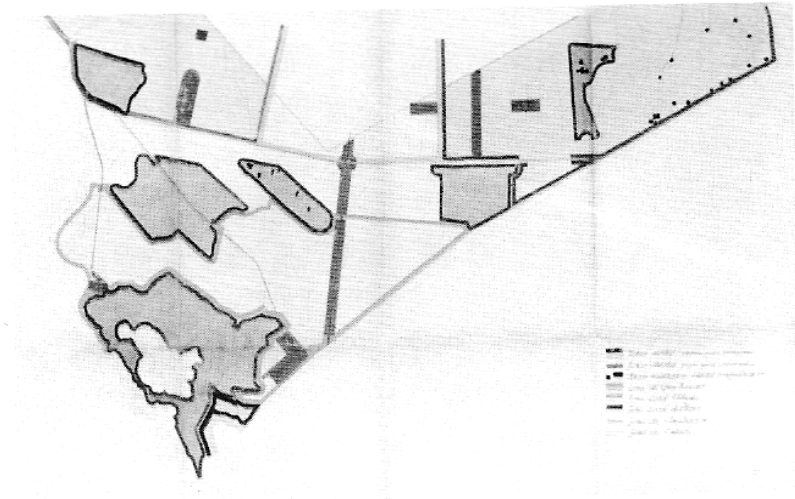


Figura 2.8. Pueblo de veraneo en el levante para la platja d'Aro (Girona) de Sert y Torres Clavé (Girona, 1929). Fuente: Congreso DOCOMOMO nº4.

La aparición de este tema como debate proyectual interesó a distintos arquitectos, aunque ninguno alcanzase la complejidad de la propuesta barcelonesa. Encontramos ejemplos interesantes en Las Palmas de Gran Canaria con su modificación de su plan de 1922 para la avenida marítima en 1932 o propuestas más urbanas para las playas de las Canteras, ambas de Miguel Martín Fernández de la Torre. Existen también propuestas más comerciales como las de Luis Gutiérrez Soto en Casteldefells (1933), e incluso el debate salta a Portugal con la propuesta para Costa Caparica de Casiano Branco en 1930 (Pérez Escolano, 2003).

Sin embargo, tal y como explica el profesor Josep M. Rovira en su ponencia *La Ciutat del Repòs i de Vacances del GATPAC en el litoral barcelonés (1931-1936)*, es esta propuesta la que constituye la apuesta sociourbanística más paradigmática de cara a generar y absorber flujo turístico de masas en el periodo de entreguerras.

De fuerte arraigo dentro del ideario proletario y reformista republicano, el acceso ordenado al reposo turístico de las masas (muy orientado a la masa obrera procedente del cinturón industrial de la Barcelona de los años 20), ofrece una verdadera respuesta al turismo de masas.

Sus orígenes son indudablemente distintos a los que 30 años después provocarían el boom turístico nacional. Sin embargo, sus métodos y procedimientos presentan rasgos comunes que en alguna medida anticipan algunas de las bases que luego se utilizarían en urbanización de la fachada litoral española.

Conviene aun así diferenciar, más allá del turismo objetivo de dicha propuesta y la coyuntura política a la que venía asociada, el origen de los postulados urbanísticos que en aquel momento se plantean. *La Ciutat del Repòs i de Vacances* parte de un urbanismo enraizado en el movimiento moderno que más adelante daría lugar al llamado estilo internacional. Sus planteamientos originados en los congresos de los CIAM (Congresos Internacionales de Arquitectura Moderna), siguen básicamente el cuerpo doctrinal que en 1933

crystalizaría en la Carta de Atenas<sup>7</sup> del cuarto congreso CIAM que nueve años después en 1942 publicarían Sert y LeCorbusier.

La propuesta paisajística, tal y como indican los propios planos (fig 2.9), resulta fuertemente respetuosa con el entorno, pese a su planteamiento como *suburbe* capaz de absorber ingentes masas de población obrera procedente de Barcelona.

Se trata de una ciudad dividida en cuatro zonas: baños, fin de semana, residencia y cura de reposo, con una planta bastante definida y un sistema calculado de comunicaciones rápidas con Barcelona (Rovira, 2003). Repartidos en ellas se adscribe el resto de la propuesta programática que incluye campos de deportes, parques de atracciones, piscinas, huertos de alquiler, casa para alquilar, embarcadero, restaurante, un estadio, hoteles y un amplio espectro de actividades nunca vistas hasta la época. El propio Rovira reconoce en la publicación *Conversaciones sobre mediterráneos* con Fernando Álvarez, Enric Granell y Antonio Pizza, que se adelanta en más de 30 años, orientándose a las masas de las propuestas del posterior *desarrollismo yé-yé* que el régimen franquista ofrecería para los turistas extranjeros.

A pesar de todo nos encontramos ante una propuesta con tintes eminentemente utópicos en sus postulados prácticos. Su ideología queda claramente reflejada en la memoria del proyecto: *“No se trata de crear una nueva playa de moda. La orientación general del proyecto es profundamente democrática, encaminada a satisfacer una necesidad social de la clase media y trabajadora, y en él se prescinde de casinos y hoteles de lujo [...] La organización del reposo periódico es un punto importantísimo. Es un caso de urgencia para solucionar, en el cual hay que actuar de manera enérgica, apelando si es preciso a las leyes de expropiación.”* (Rovira, 2003).

La aplicación práctica de estos proyectos del GATCPAC resultaría sin duda dramática. El lenguaje radical empleado, unido a la inestabilidad de la época hicieron inviables su paso a la realidad en opinión de Rovira. En la primavera de 1933,

7. La Carta de Atenas es un manifiesto urbanístico redactado en el IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM) celebrado a bordo del Patris II en 1933 en la ruta Marsella-Atenas-Marsella (el congreso no había podido celebrarse en Moscú por problemas con los organizadores soviéticos) siendo publicado en 1942 por Sert y Le Corbusier.

La Carta de Atenas formulaba en materia urbanística:

- Que los barrios de vivienda ocupen en lo sucesivo, en el espacio urbano, los mejores emplazamientos, aprovechándose la topografía, tomando en cuenta el clima, la luz solar más favorable y las superficies verdes que sean posibles.
- Que la elección de las zonas de vivienda venga dictada por razones higiénicas
- Que se impongan densidades razonables, según las formas de vivienda impuestas por la naturaleza misma del terreno
- Que se prohíba el alineamiento de viviendas a lo largo de las vías de comunicación
- Que se tomen en cuenta los recursos de la técnica moderna para levantar construcciones altas y que, construidas a gran distancia unas de otras, liberen el suelo en favor de grandes superficies verdes.

La Carta de Atenas apuesta por una separación funcional de los lugares de residencia, ocio y trabajo poniendo en entredicho el carácter y la densidad de la ciudad tradicional. En este tratado se propone la colocación de los edificios en amplias zonas verdes poco densas. Estos preceptos tuvieron una gran influencia en el desarrollo de las ciudades europeas tras la Segunda Guerra Mundial y en el diseño de Brasilia.

Joan Baptista Subirana, el miembro del GATCPAC más involucrado en los poderes fácticos de la autonomía catalana de la segunda república fue delegado en Madrid para gestionar con el gobierno un decreto-ley de expropiación de los terrenos del proyecto, que ofrecían una propiedad confusa o no escriturada.



Figura 2.9. Propuesta de Ciutat del Repòs i de Vacances del GATCPAC. Ubicación, inserción en el plan de Barcelona y axonometría. (Fuente: Colegio de Arquitectos de Cataluña)

El proyecto fue sumando adhesiones a partir de entonces, alcanzando un triunfalismo exagerado en que motivó la aprobación de los estatutos el 22 de diciembre de 1933 y la inscripción en la sección de de las Cooperativas del Ministerio de Trabajo y Previsión Social (Rovira, 2003).

Sin embargo, los diferentes desacuerdos motivados por las inestabilidades políticas entre Esquerra Republicana, los comunistas y diversas formaciones del centro-izquierda catalán van dilatando el proceso. El proyecto que aunaba la simpatía de los anarquistas, más proclives a la vida en contacto con la naturaleza y a los partidarios de la Ciudad Jardín (debido a que preveía dejar intacta la pinada de Castelfells y a la idea de que se suministrarían huertos para el cultivo privado) va perdiendo por tanto fuelle dentro del debate público.

Los comunistas de Negrín<sup>8</sup>, defensores naturales de la planificación a ultranza y los partidarios de la Esquerra Republicana de un Lluís Companys<sup>9</sup>, ya al frente del gobierno autónomo catalán, la aceptaban por coincidir con las ideas higienistas que desembocaron en la *Llei de Sanejament de Poblacions* (Rovira, 2003).

Sin embargo, el mismo día de su inscripción en el Ministerio de Trabajo el socialista Estanislao Ruiz Ponseti, muy activo en la planificación en tiempos de guerra, hacía un ruego al Parlamento para rechazar un intento de privatización de la playa de Viladecans, en contra de la *Ciutat del Repòs*. Y como cita Rovira en su obra *La Ciutat del Repòs i de Vacances del GATPAC en el litoral barcelonés (1931-1936)*, otros partidos también afilaban ya cuchillos en contra de la iniciativa.

La aprobación de la *Llei de Bases de Cooperació y de la Llei de Cooperatives* obligaría a una nueva inscripción en el Servicio de Cooperación del Ministerio de Economía, algo que no pudo hacerse hasta febrero de 1935. Con la victoria del Frente Popular en febrero de 1936, parece darse el espaldarazo definitivo a un proyecto del que ya se había iniciado la primera piedra, sin embargo la aparición del golpe de

8. Juan Negrín López (1892-1956). Presidente de la Segunda República entre 1937 y 1939. El bando franquista lo consideraba un «rojo traidor», en tanto que dentro del campo republicano, una parte de sus correligionarios le echaban en cara la prolongación inútil de la guerra, las atrocidades de las checas y su subordinación a los planes de la Unión Soviética. El PSOE, controlado por Indalecio Prieto, decidió su expulsión del partido en 1946, acusándolo de subordinación al Partido Comunista de España y la Unión Soviética

9. Lluís Companys i Jover (1882 - 1940) fue un político y abogado español, de ideología catalanista y republicano, líder de Esquerra Republicana de Catalunya y presidente de la Generalidad de Cataluña desde 1934, durante la Guerra Civil Española y en el exilio francés hasta su fusilamiento por las autoridades franquistas.

estado que motiva el levantamiento nacional a los pocos meses frustra de manera definitiva el proyecto para siempre.

Tal y como señala Víctor Pérez Escolano, no cabe duda de que cualquier estudio previo al boom turístico de los sesenta, en torno al urbanismo relacionado en su origen con el turismo de masas, pasaría sin duda de manera inexorable por el movimiento y la propuesta de *La Ciutat del Repòs i de Vacances* de la Cataluña autonomista.

Sin embargo, un análisis sociourbanístico de las propuestas turísticas con neto contenido social –siendo el caso anterior su paradigma– convergería con la nueva política urbana de manera sorpresiva en la ciudad de Madrid.

Aunque menos conocido que el anterior, en ella se integra el estudio del grupo centro del GATEPAC para el proyecto de Las Playas del Jarama, integrado entre los contenidos del estudio para el plan Regional del Comité de la Reforma, Reconstrucción y Saneamiento de Madrid. En este sentido coincide Fernando de Terán, en su obra *“El plan Besteiro 1939. Esquema de Bases para el plan Regional de Madrid”* y Carlos Sambricio en *“El plan Regional de 1939. Síntesis de una experiencia”* donde apuntan esta propuesta como estratégica del proceso turístico orientado al “ocio de las masas”, pese a tratarse de un intento finalmente no realizado y no enclavado en la costa litoral, sino en la capital de España.

Se trataba entonces de un proyecto de Fernando García Mercadal en el que, superando una anterior idea de Muñoz Monasterio de playa en Madrid en el Manzanares, se desarrolla unas series de baños populares mediante embalses en tres zonas diferentes, sin articulación, y con esbozos de algunos de los equipamientos que en ellas se integrarían (fig. 2.10). Como es de esperar, las indecisiones republicanas y la fractura de la guerra hicieron correr la misma suerte a esta propuesta que a sus compañeros catalanes.

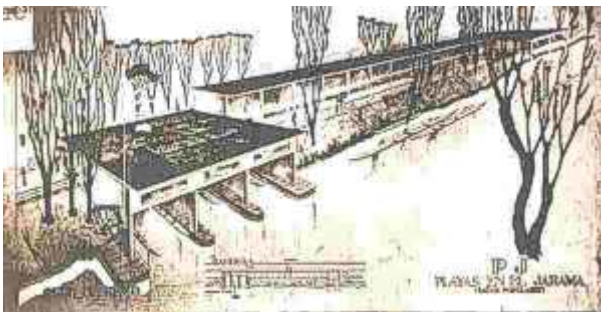
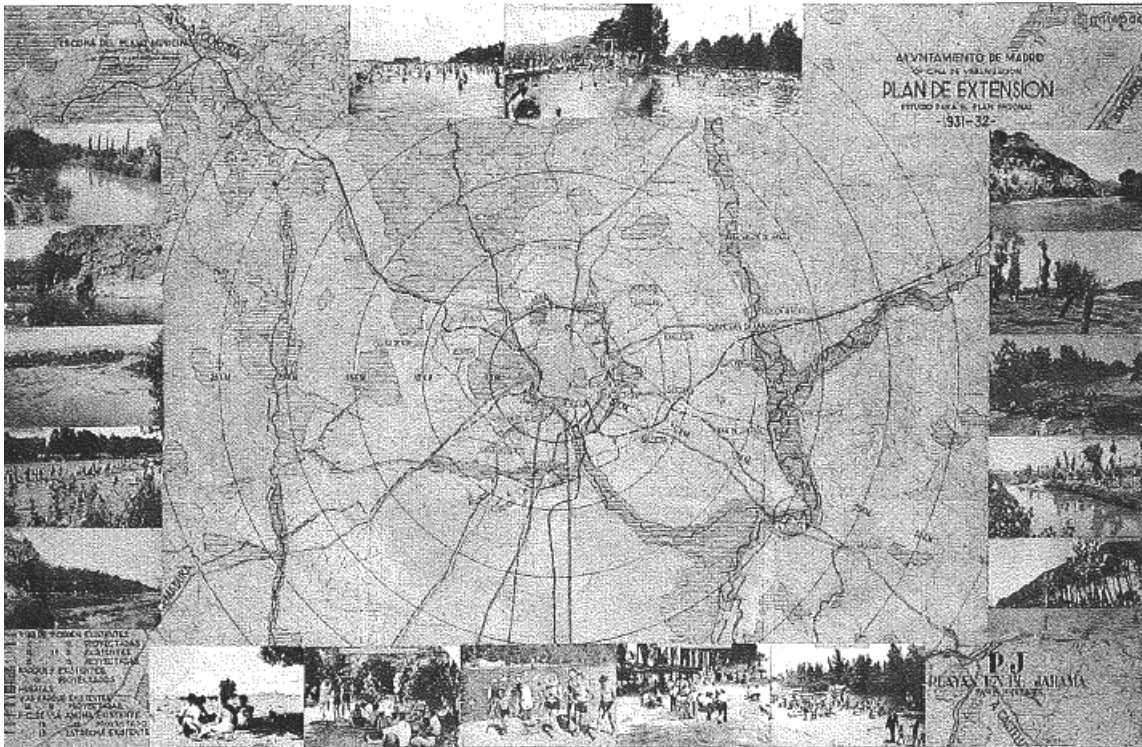


Figura 2.10. Propuesta de García Mercadal para las playas del Jarama en Madrid. Fuente: Carlos Sambricio, (UPM, Actas IV congreso DOCOMOMO)

Retornando a la fachada mediterránea, hay que señalar que existen en opinión de Pérez Escolano otras propuestas sociourbanísticas en el marco del turismo de masas antes del comentado boom del desarrollismo franquista, que no se ciñen al patrón del turismo destinado a las masas obreras.

Un proyecto muy distinto, que marca la frustración de las propuestas republicanas es la llamada *Ciudad Prieto*. Un concurso para la ciudad satélite de Alicante de 1933 auspiciado por el propio ministro Indalecio Prieto<sup>10</sup> y ganado por Pedro Muguruza. Planteado como centro turístico internacional, finalmente quedaría como el precedente de lo que sería, treinta años después, el gran desarrollo de masas de las playas de San Juan.

10. Indalecio Prieto (1883-1962). Político socialista ministro durante la segunda República de diversas carteras: Obras Públicas, Hacienda, Marina y Defensa.

Especialmente interesante en este sentido resultan las aportaciones realizadas sobre la fachada litoral alicantina para la bahía de la Albufereta, la ciudad satélite de Alicante y la ciudad de Benidorm en la publicación *“Algunas intervenciones en la costa mediterránea de Alicante: tres propuestas, tres ideologías, tres actitudes”* (Martí y Oliva, 2003).

El análisis del paisaje urbano y territorial que se desarrolla a finales de la década de los años cincuenta y principios de los sesenta, con el auge explosivo de la urbanización turística, es en opinión de estos autores, la primera gran oportunidad de estudiar los diferentes modelos de ocupación del territorio en algunos de los ámbitos paisajísticos de más valor al norte de la ciudad de Alicante.

En el caso de lo que estaba destinado a ser inicialmente la Ciudad Prieto, la nueva ciudad satélite o jardín, a diferencia del modelo original sajón, se planteó como una ciudad independiente, dedicada al ocio y el turismo. Como señalaban otros autores como Pérez Escolano, el planteamiento en este entorno, a diferencia de las propuestas del GATEPAC para las playas del Jarama o *la Ciutat del Repós i de Vacances*, donde el público destino era la población trabajadora de sus ciudades, esta parte de costa se planteó desde un inicio como un territorio



destinado al turismo exterior, especialmente orientado a la ciudad de Madrid.

Se trazó un nuevo viario de conexión desde los años 30, complementando la vía férrea existente y se planteó desde el inicio un programa orientado a un público más selectivo con aeropuerto, gran hotel, balneario, casino, club de golf y campos de deporte.

En opinión de Martí y Oliva, a pesar de las intenciones iniciales - incluido el propio concurso que ganó Pedro Muguruza -, primero por las alternancias políticas municipales y después por la posguerra civil no se pudieron disponer hasta pasada la década de los cincuenta de las condiciones de contorno necesarias para que este territorio adquiriera un desarrollo urbanístico con proyectos viables tanto social, como política, como económicamente. Estos proyectos serían fundamentalmente las propuestas urbanísticas de la bahía de la Albufereta y la playa de San Juan, dos ámbitos de características orográficas muy diferentes.

La primera de estas intervenciones, bautizada como la Albufereta (fig. 2.11), se sitúa sobre una estrecha franja de cierta longitud cercana a Alicante, entre la Serra Grossa y el mar, donde existían dos infraestructuras heredadas de las primeras colonizaciones de estos territorios: la vía férrea que une Alicante con Denia y la carretera de Prieto planteada a principios del siglo XX (Martí y Oliva, 2003).

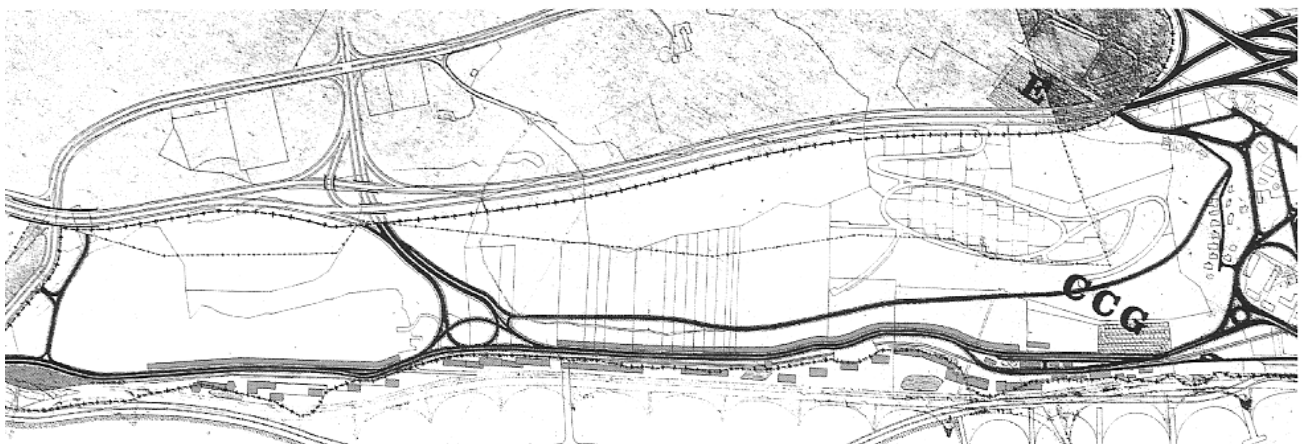


Figura 2.11. Planta de ordenación de la bahía de la Albufereta (Fuente: Oliva y Meyer, 2003).

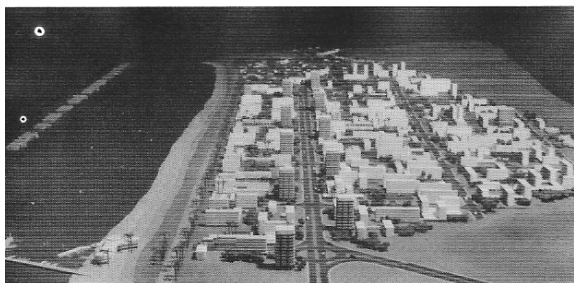
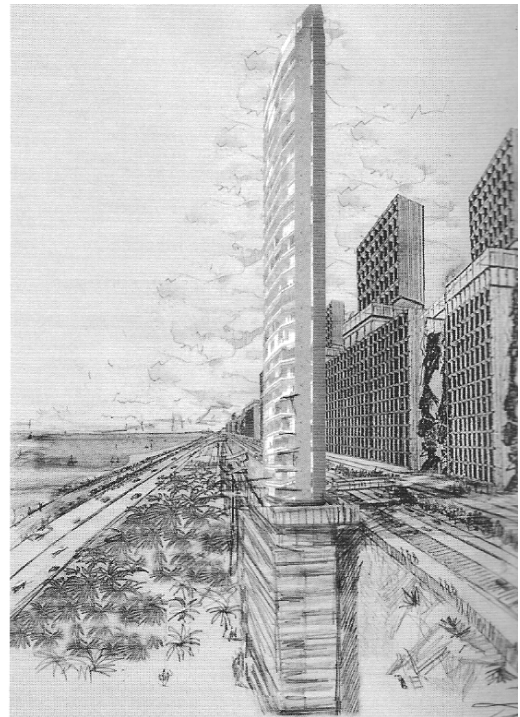
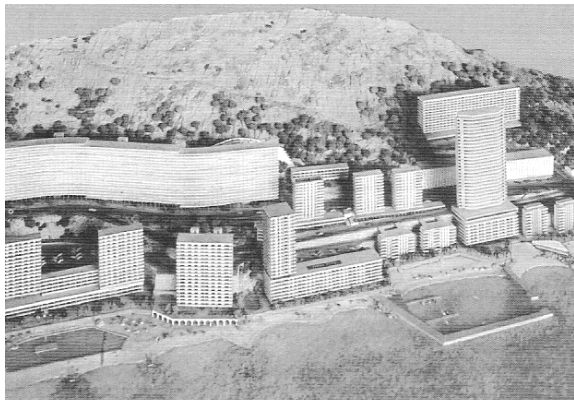
El arquitecto Juan Guardiola, uno de los grandes hacedores del urbanismo y la arquitectura alicantina de la segunda mitad del siglo XX, planteó a lo largo de sucesivas ordenaciones en 1960 y 1963, la creación de un conjunto de potentes edificaciones apoyadas sobre una nueva autovía litoral, además de la reconsideración del borde litoral y la urbanización de la Serra Grossa. El efecto estructurador ya sólo de las infraestructuras de comunicación sobre el territorio costero es ya de por sí un elemento profundamente distorsionador del paisaje en estas nuevas propuestas de colonización del litoral. Se hace por tanto evidente que para hacer llegar a las masas a la playa el urbanista toma claramente conciencia de la necesidad de unas potentes vías de conexión con el interior, sin necesidad por aquel entonces de adaptación a las condiciones del paisaje más allá de las puras necesidades técnicas.

Sin embargo, tal y como señala Carmen Blasco en su ponencia *“Los recursos del urbanismo moderno frente a la nueva realidad urbana: la primera generación de los núcleos de vacaciones junto al mar”* la propuesta no puede quedar ahí, dado que el ingente flujo turístico de masas que el nuevo enclave ha de acoger aparte de ser canalizado a través de las infraestructuras, necesita de alojamiento para sus nuevos moradores. De la ordenación edificatoria sobresalen entonces dos tipos de edificios situados a ambos lados de la autovía de conexión.

Por un lado, un bloque lineal sinuoso que recorre junto a la autovía las cotas más bajas de la Serra Grossa, entre la playa de la Albufereta y Alicante. De este bloque de dos kilómetros de longitud solo interrumpidos por los nudos de enlace de la carretera litoral, únicamente sólo se acabarían construyendo dos tramos: el inicial y el final (Martí, 2003).

Por el otro lado, la torre en altura (con la que se inaugura en España una tipología edificatoria que en lo sucesivo se haría extensiva en la costa mediterránea), protagoniza el otro lado de la carretera que fractura el conjunto de la Albufereta (figuras 2.12).

El propio Martí Ciriquián P. profundiza junto a García González M.C. en “Los procesos de dispersión y concentración territorial en Alicante y su entorno” perteneciente al proyecto de investigación “El proceso de urbanización en la costa mediterránea: ¿hacia un modelo insostenible de ocupación del suelo?, un análisis retrospectivo (1956-2006) y prospectivo (2006-2026), financiado por Ministerio de Ciencia e Innovación en 2009, sobre estos modelos de densidad en la costa alicantina.



Figuras 2.12. Maquetas de la época de la ordenación de la bahía de la Albufereta y del primer polígono de la playa de San Juan (Juan Guardiola, 1959-60)

Resulta claro que el planteamiento de contrastes entre altas y bajas alturas (que no densidades, que se mantienen siempre fuertes) va a resultar una apuesta firme en estos modelos de colonización intensiva de cara a mantener ciertas visuales y no fomentar cierto monolitismo que haga parecer a las ciudades colmenas (Iribas, 1975). Esta propuesta de la Albufereta nos remitía a los modelos de edificación de Le Corbusier en la *Ville Radieuse*. Más aún, las coincidencias entre el bloque lineal sinuoso que unía este área con la ciudad de Alicante y los proyectos que Le Corbusier planteará para Argel o Río parecen bastante evidentes a juicio de Martí Ciriquián, P.

En opinión de este autor, la idea de partida de este proyecto bebe en cierta medida de las propuestas conservacionistas con el paisaje que planteaban los arquitectos racionalistas del GATEPAC de la Segunda República. Su ambición no es otra que la integración con la naturaleza de infraestructuras y edificaciones, conceptos que no se abordan de forma aislada sino que se funden. Esta opinión es fuertemente contestada por otros autores que entienden que sin embargo se sientan de esta manera las bases para una colonización agresiva del territorio, basada en la implantación concentrada de fuertes densidades en altura conectadas mediante potentes infraestructuras (Iribas et al., 1975).

Lo que sí es evidente, a la luz de los planos iniciales que no llegaron a materializarse por completo, es como se va modificando la línea de costa (nos encontramos en un tiempo previo a toda regulación en materia de dominio público marítimo-terrestre). Se crean playas artificiales, se definen nuevos viarios rodados que recorren el borde marítimo o se establece un nuevo escenario dominado por bloques lineales donde antes morían las olas del mar.

La torre de 39 alturas, tiene vocación de hito, puntuando el alzado del skyline marítimo (herramienta que más adelante se hará extensiva a casi todas las ordenaciones costeras), ya no como argumento proyectual sino por necesidades puramente comerciales. Esto marca tendencia, encontrándose casos en los que esta herramienta alcanzará el paroxismo como Benidorm.

La ordenación de la Albufereta no es la primera orientada al turismo de masas que se realiza en España. Pese a que la Ley de Centros Turísticos del desarrollismo franquista no se aprueba hasta 1962, sí que existen ciertos avances de la misma a finales de los años cincuenta, en donde el régimen franquista va favoreciendo la implantación turística en la costa incluso antes del estallido del turismo de masas de los años 60. Sí que es sin embargo, por su perspectiva histórica desde la época de Prieto, la primera en plantear claramente desde un principio la orientación al turismo de masas sin ninguna vinculación con la población trabajadora, en especial en la costa mediterránea.

Existen algunos casos anteriores en materia de urbanización turística a gran escala, donde aparece el parámetro del turismo todavía desvinculado al boom turístico de los años del desarrollismo. En los cincuenta, el empresario José Banús<sup>11</sup> ya ha desembarcado en la costa del sol, tras hacer cierta fortuna con las viviendas sociales del barrio de La Concepción en Madrid. Tal y como apunta Pérez Escolano V., un buen ejemplo es la ciudad sindical del descanso de Marbella (1956-1963, fig 2.13), una obra puntual de los arquitectos Manuel Aymerich y Ángel Cadarso, destino "vertical" del reposo de los trabajadores durante el franquismo, que será encarada por la Obra Sindical de Educación y Descanso. El destino, sin embargo, del pueblo consignado al descanso obrero donde veraneaba el ministro falangista Girón de Velasco girará diametralmente de sentido con la llegada de José Banús, reorientando por completo su sino.

11. José Banús Masdeu (1906-1984). Empresario, constructor y promotor inmobiliario. Era hijo y nieto de los constructores del Valle de los Caídos y gran parte de la vivienda social del periodo de reconstrucción del ministerio de Vivienda falangista, lo que le valió gran cercanía al régimen franquista. Posteriormente se desplazó a la Costa del Sol donde levantó no sin polémica el imperio inmobiliario llamado BANSA en Marbella



*Figura 2.13. Orígenes proletarios de la ciudad del descanso de Marbella durante los años 50 antes de la eclosión turística del desarrollismo.*

---

*En los procesos de urbanización del litoral mediterráneo español, caso La Manga*

Es por tanto éste el momento de la llegada de ciertos prohombres del franquismo que ponen en valor sus relaciones con distintos miembros del régimen. Aprovechando la necesidad política de aportar divisas extranjeras y la efervescencia que está adquiriendo el turismo de sol y playa, se benefician del momento para construir grandes imperios inmobiliarios. Al igual que Banús en la costa del Sol, encontramos a Tomás Maestre en la costa murciana o Antonio Tárraga en la costa alicantina donde se ponen en marcha grandes proyectos urbanísticos que van a reconfigurar el paisaje litoral mediterráneo de manera definitiva.

Retornando a la costa alicantina, una por tanto de las primeras precursoras del turismo de masas que ya antes de los 60 invadirá la fachada mediterránea española, la segunda zona que plantean Martí P. y Oliva J. responde a un esquema de ordenación de cierta entidad e interés, aunque completamente diferente al anterior, y es la llamada Playa de San Juan.

Sus terrenos vírgenes de playa también se habían contemplado años atrás como posibles de actuaciones turísticas. En 1926, la empresa catalana Compañía Nacional de Industrias del Turismo proyecta un hotel en la zona, aunque no llega a realizarse. En 1932, la corporación municipal de Alicante valora la posibilidad de extender la ciudad hacia la playa de San Juan “al verse desbordada la playa del Postiguet por el número de veraneantes” (Blasco, 2000). A principios de 1933, al igual que la Albufereta las intenciones del ministro Prieto de para desarrollar esa zona turística para extranjeros aprovechando la cercanía a Madrid que facilitaba el ferrocarril le augura en palabras del ministro un gran futuro como ciudad satélite comparándola con “las mejores estaciones balnearias de Europa”.

Esta condición de núcleo urbano vacacional, destinado no sólo a la población de una gran ciudad industrial o su área regional de influencia, sino a las gentes que podían acudir a sus playas desde las zonas del interior del país o desde otros puntos de origen internacionales, y que en principio contrastaba con los postulados urbanísticos de la época (por ejemplo los de los

CIAM), se vio irremediabilmente postergada por la guerra civil y la posterior penuria económica que la acompañó después. Hubo por tanto que esperar al plan Parcial de ordenación de la Playa de San Juan, realizado también por Guardiola por encargo de la Dirección General de Urbanismo del Ministerio de Vivienda en 1961.

En éste, se reconsideran, en opinión de Martí y Oliva, todos los planes anteriores - de Muguruza, López y Muñoz - y se introduce una serie de novedades importantes. Observamos en primer lugar desde el punto de vista de las infraestructuras una estructura viaria jerárquica y bien organizada conectada con la red territorial. La liberalización del tráfico rodado en primera línea permite el establecimiento de paseos marítimos con clara vocación peatonal.

En segundo lugar desde punto de vista de la edificación, las manzanas son ahora de mayor dimensión utilizando módulos de 180 por 260 metros, y con una organización en fondo de saco que permite el acceso a las parcelas interiores. También los edificios incorporan una importante novedad: la edificación a partir de la definición de unidades de agregación; de hecho, se dibuja en planta y construye en maqueta la definición de los bloques lineales y las torres en altura constituyendo las promociones inmobiliarias que ocupan las manzanas anteriores como reclama obligatorio al nuevo cliente que aprecia ahora una arquitectura desconocida para él hasta el momento por estos lugares.

La composición del proyecto de la playa de San Juan nos remite por tanto a una organización basada en el bloque lineal y la torre en altura, donde se ha establecido un orden a partir de la diversidad y la variedad, sin recurrir a la repetición sistemática de los edificios. Este recurso compositivo será una herramienta de uso habitual en la costa alicantina y murciana a partir de los años 60. En el caso de la playa de San Juan, el eje central del proyecto esta jalonado por diez torres de doce plantas de altura dispuestas al tresbolillo; los bloques lineales se disponen predominantemente en perpendicular a la línea de costa, y su altura es creciente desde la playa hacia



el interior; permitiendo así vistas al mar desde los edificios más alejados de la costa.

Las densidades son menores que en el caso de la Albufereta, pero es preciso tener en cuenta que el consumo de territorio es mayor siendo por tanto mayor la dispersión y no tan concentrada la afección al entorno y mayor la capacidad de adaptación a la orografía existente.

También los usos se matizan según nos vamos alejando de la costa. En las primeras manzanas encontramos zonas terciarias y equipamientos mixtos como restaurantes, apartamentos y salas de fiesta, mientras que las zonas puramente comerciales se sitúan en segunda y tercera línea.

Si en el proyecto de la Albufereta el protagonismo en la definición del lugar residía en las infraestructuras y en la arquitectura de gran escala, en esta ocasión ni las infraestructuras ni la arquitectura modifican la orografía del territorio, sino que la asumen y la se sitúan en ella (Martí, 2003). La edificación se dispone de manera que permite la existencia de espacios libres de relación para cada conjunto de edificios, adquiriendo estos espacios una dependencia todavía más estructurante del conjunto cuando desde el plan se prohibían originariamente las vallas entre parcelas.

De igual manera, la relación entre el paisaje natural y urbano –mar, playa, urbanización, etc.- es muy distinta a la Albufereta. La disposición de bloques en perpendicular a la línea de costa deja clara la voluntad de que el espacio y las visuales fluyan desde el mar y viceversa. A pesar de que se definen dos recorridos principales (estrategia que se irá repitiendo desde entonces en otras ordenaciones de la zona misma época)<sup>12</sup>; el del peatón –paseo marítimo- y el de uso para los habitantes –la avenida central-, la permeabilidad para estos autores es perceptible constituyendo un claro ejemplo de sostenibilidad urbanística. Desde el paseo marítimo se tiene siempre la conciencia del paseo urbano jalonado por las torres de altura, y desde esta avenida se percibe la playa y el mar.

Menos condescendiente con la propuesta de la playa de San Juan resulta el análisis de la

12. Urbanizaciones La Rotonda de Juan Guardiola o Miralic de Juan Antonio García Solera. Consultar monografía de Juan Antonio García Solera, publicada por la demarcación del colegio de arquitectos de Alicante en 2010.

profesora Carmen Blasco (Blasco, 2003). En su opinión, las imágenes actuales (fig. 2.14) de la playa de hoy en día hablan por sí solas sobre la idoneidad de las bases que se sentaron a principio de los sesenta.

Pese a la corrección del punto de partida que asentaba en parte en la conocida ciudad Prieto con las mencionadas instalaciones de gran alcance (aeropuerto, estadio de fútbol, muelle de atraque para barcos, etc.) aportando novedosos ingredientes en su ordenación que potenciaban las relaciones directas con su entorno natural y reforzaba las condiciones del paisaje, el resultado obtenido a posteriori es claramente insatisfactorio.

Los artículos de Blasco señalan que se han arruinado los presupuestos urbanísticos que postulaban los primeros modelos modernos (desvirtuación con origen especulativo) y se ha despreciado la capacidad de mantener cierta relación con la naturaleza. La realidad ha evolucionado en contra de los deseos de conseguir lo mejor para la mayoría, siendo las pautas económicas que determinaban la máxima explotación para el mayor beneficio las que habían impedido mantener un modelo sostenible.



La playa de San Juan, desde el chalet del doctor Tapia, en los años treinta (SÁNCHEZ. AMA).

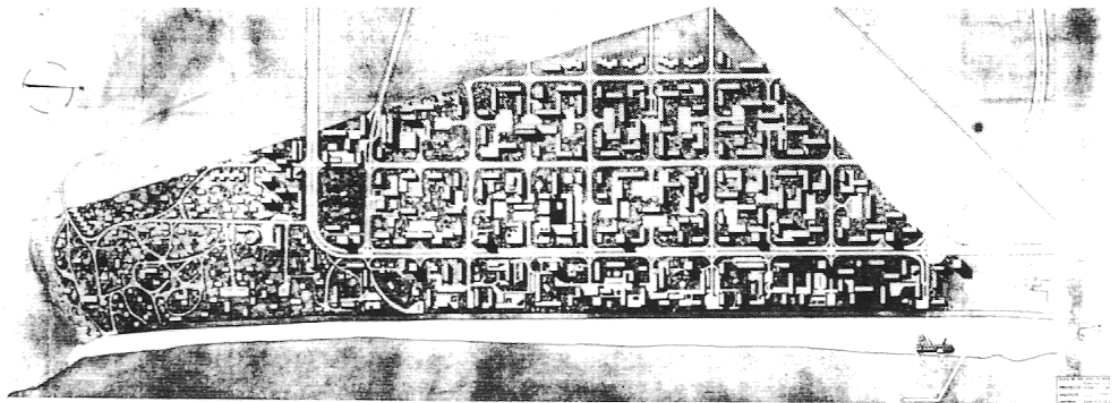


Figura 2.14. Evolución de la playa de San Juan desde los años 30 (primera fila), el plan urbanístico en los setenta (segunda) y su estado en la actualidad (fila adjunta). Fuente: Archivo histórico de Benidorm.

El cambio por tanto del *status quo* existente, y por tanto el momento crítico a partir del cual nace un nuevo modelo de desarrollo urbanístico en el litoral se produce con casi unanimidad en todos los autores (pese a los mencionados matices) a partir de los años 60.

Es la ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional del ministro del ramo Manuel Fraga Iribarne en 1962 la espoleta que hace de catalizador a todo este proceso (Bayón, 1999).

Fernando de Terán en 2003 analiza este vuelco desde la perspectiva sociourbanística con detenimiento y perspectiva histórica: existe un principio en los años 20 donde el turismo se concibe como una actividad incipiente y minoritaria, dirigido a la oferta cultural y paisajística urbana, y al “reposo”, y tras la fractura de la guerra civil española, se produce un cambio de época donde el turismo se vuelve un fenómeno desbordante, en la que la atención se centra, fundamentalmente en una nueva oferta basada en la playa.

Esta segunda fase, de Terán, al igual que muchos otros autores, la cataloga ya de desarrollismo. Un fenómeno que trasciende el ámbito urbanístico, para abarcar lo económico, cultural y en cierta medida lo político, aunque el origen y grado de apertura política que genera este cambio de rumbo en el régimen franquista ya genera ciertas disensiones entre los distintos autores quedando su análisis fuera del alcance de esta tesis.

En opinión del autor no cabe duda de que el turismo se convierte entonces en un bien de consumo para una sociedad que goza de una prosperidad económica sin precedentes, y España se convierte en un país receptor de un fenómeno migratorio nuevo, cuantitativamente sorprendente. El Estado lo aprovecha intensamente, como motor de su propio desarrollo económico, alterando la estructura urbanística recientemente creada, pero convirtiendo al país en los años setenta en una potencia turística mundial. Sin embargo, los costes a posteriori de esta operación es preciso valorarlos hoy (de Terán, 2003).

Hay que recordar que hasta 1956, cuando se aprueba la ley del Suelo, el planeamiento se regía por la Ley de Bases de Régimen Local de 1945, que complementaba el estatuto municipal de 1924 y definía los instrumentos (plan general de urbanización y planes parciales de ensanche, extensión, reforma interior y saneamiento) que podían utilizar las ciudades.

Con ellos, se dotaban de estructura viaria, alineaciones, ordenanzas, descomposición en manzanas con su consiguiente asignación de usos, edificabilidades y tipología edificatoria, tanto en el conjunto urbano existente como en las áreas de crecimiento exterior (de Terán, 2003).

Pieza fundamental en la ordenación de entonces eran las ordenanzas, concebidas para regular, entre otras la ocupación volumétrica de las parcelas. Se trataban por tanto de planes que en principio solo requerían de la materialización previa del viario y de las canalizaciones de servicios, lo cual exigía la cesión de suelo correspondiente por parte de los propietarios o bien la expropiación. La legislación contenía las obligaciones fiscales de esos propietarios, con formas de tributación para la financiación de las obras de urbanización que además podían sufragarse con préstamos y fondos que el ayuntamiento podía obtener. Por esto, los planes, una vez entendida su conveniencia por los propietarios del suelo, e incluso a veces exigidos por estos, resultaban inmediatamente operativos, y permitían edificar de un modo casi simultáneo a la urbanización.

Hay que señalar sin embargo, que no existía ningún mecanismo que regulara la obtención de suelo para equipamientos. En ese sentido, en las zonas en las que ya existía por tanto un amplio desarrollo urbano, a cambio de la operatividad inmediata se producía un retroceso respecto a lo que ocurría en los anteriores ensanches. Ahí la legislación había recogido las aportaciones de Cerdá para el reparto de beneficios y cargas a través de la reparcelación y la compensación, que se instrumentaba a través de la respectiva junta.

Los planes que hasta aquel entonces habían sido por tanto ajenos en las ciudades y pueblos de costa a la problemática urbanística, empiezan a sentir la presión del ánimo de lucro que nace entre propietarios y promotores, y su traslación al ámbito edificatorio. De hecho, hasta la fecha tan sólo el “poblado turístico” del Plan General de Valencia de 1946 recogía alguna traducción urbanística en el planeamiento de los planes de las ciudades con playa, quedando esta hasta el momento como una insólita propuesta testimonial.

Sin embargo, empiezan a aparecer a finales de los cincuenta la presencia de cierta actividad turística en el planeamiento general (Cullera (1957), Fuengirola (1958), Torremolinos (1958), etc.). Sin duda, el más interesante de esta primera época y que a la postre resultaría el caso más conocido por la espectacular transformación urbana que viviría convirtiéndola en una estrella mundial del turismo fue la ciudad de Benidorm.

Benidorm contaba con una población de unos 3.000 habitantes y unas condiciones medioambientales privilegiadas con dos playas orientadas al sur cuando en 1953 se plantea un proyecto de nuevas alineaciones para el conjunto del municipio, elaborado por el arquitecto Francisco Muñoz Llorens.

En dicho plan se preveía tanto el crecimiento del casco histórico como el desarrollo de la playa de Levante y la de Poniente (Marti, 2003). Si en la playa de Poniente se plantea una red viaria vinculada a la red de caminos y la topografía, el planteamiento de la playa de Levante es muy distinto (fig. 2.15).

La propuesta de la playa de Levante se base en una retícula con quiebros e irregularidades cuyas características son por un lado un viario de cierta anchura -15, 25 y 36 metros- con una jerarquía viaria que refuerza la centralidad del ensanche cercano al casco urbano en una de las direcciones y al eje anterior al paseo marítimo en la otra. Por otro lado, unas manzanas bastante regulares y cuya dimensión media oscila entre 90 y 125 metros. La ocupación prevista para esas manzanas era de viviendas unifamiliares

aisladas, como si de una ciudad jardín con viario generoso se tratara; las únicas excepciones a la vivienda unifamiliar se plantean en algunas manzanas del centro geométrico y en los extremos de la ordenación, donde propone edificaciones en bloque abierto y una zona deportiva en el extremo noroeste de la playa de Levante (Marti, 2003).

En opinión de Fernando de Terán, el plan general, aprobado en 1956, fijaba ya inicialmente enormes aprovechamientos edificatorios para el suelo urbano y grandes superficies exteriores de crecimiento, destinados a dicha ciudad jardín con bajas densidades, descompuestas en manzanas por un preciso trazado viario. No existía sin embargo reserva alguna para equipamientos, zonas verdes o espacios públicos.

En los años siguientes, sobre ese viario inalterado (ejecutado por cesión de viales y pago de contribuciones especiales de obras de urbanización) se desarrolla la presión de los propietarios del suelo para conseguir mayores aprovechamientos. Esto conduce a las sucesivas modificaciones que se van tramitando entre 1958 y 1962, con aumentos de edificabilidad que transformaron la ciudad jardín en la actual ciudad de masas alojadas en grandes bloques y rascacielos (de Terán, 1978).

Al poco tiempo de la aprobación del plan, la calificación del área de la playa de Levante pasa a ser de bloques abiertos en su franja más cercana al mar (Marti, 2003). En 1958, las normas establecen la parcela mínima de 1000 metros cuadrados en lugar de los 3000 m<sup>2</sup> previstos inicialmente. Entre 1958 y 1963, las zonas aledañas al eje central pasan a calificarse como “zona de construcción intensiva” y la regulación que limitaba la altura máxima desaparece. A partir de 1974 la superficie edificable aumenta notablemente, un dato significativo de esta evolución es el cambio del aprovechamiento entre los años 1956 y 1974: de una edificabilidad de 2,6 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> en 1956 se pasa 9,6 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> en 1974 (Gaviria, 1977).

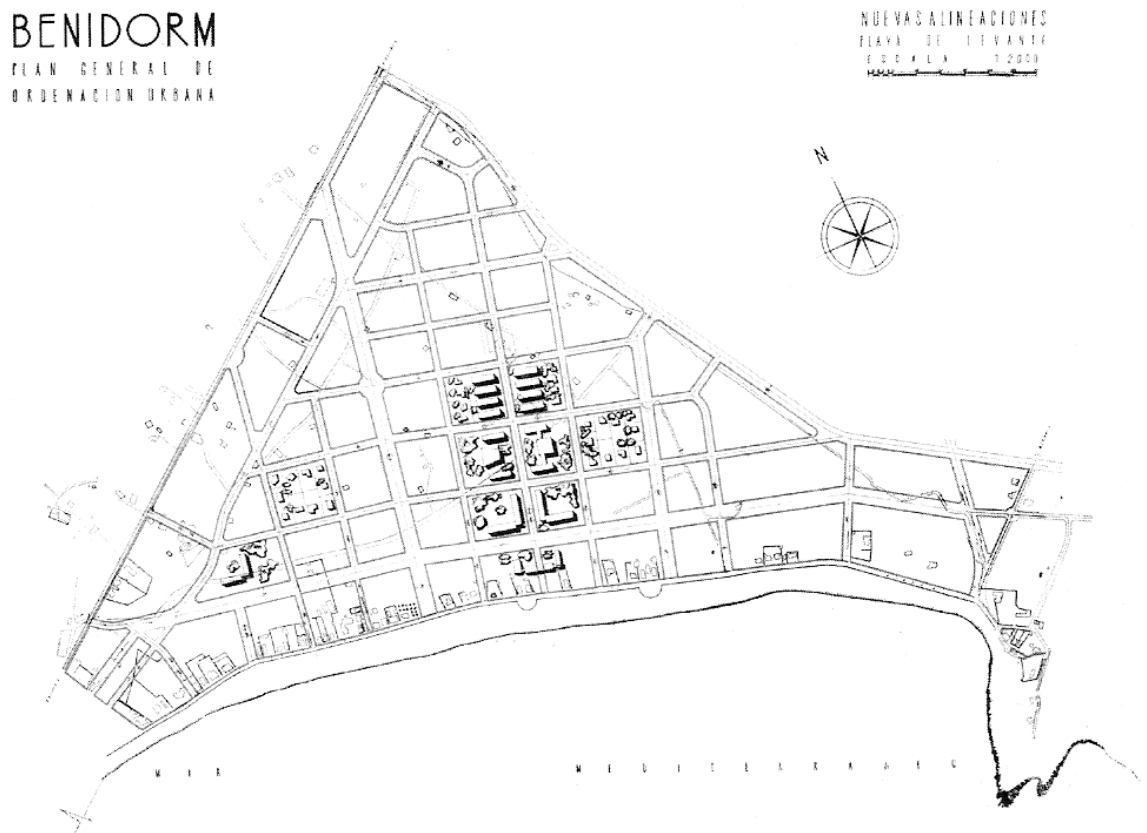
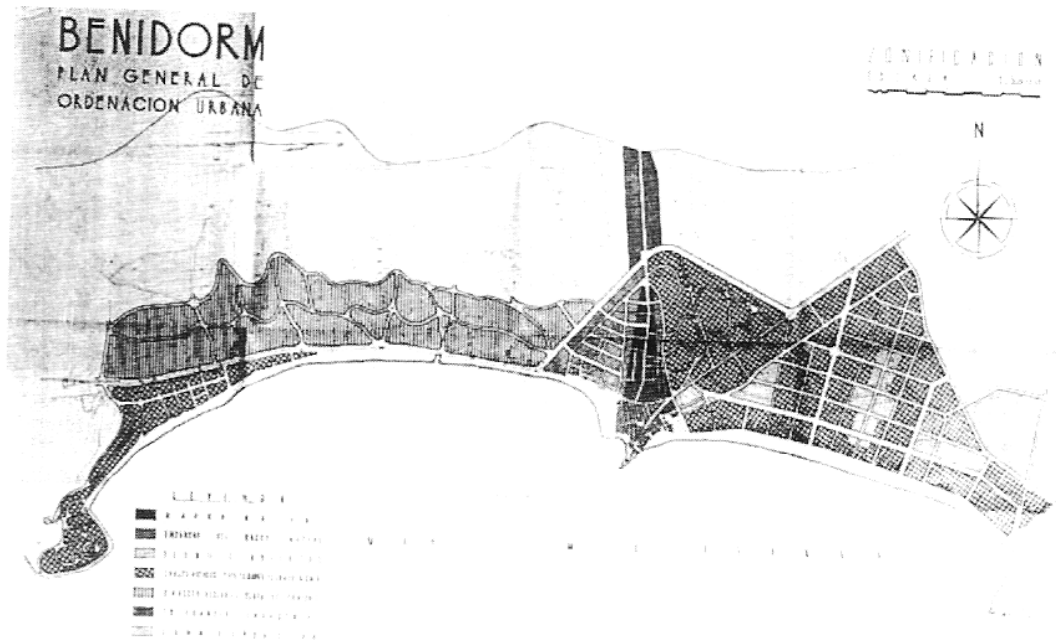


Figura 2.15. Plan General de Benidorm de 1956. Ordenación general donde se observa el contraste de la playa de Poniente y la de Levante (arriba). Detalle de la playa de Levante (abajo). Fuente: Archivo Histórico de Benidorm.



Las diferentes etapas del planeamiento de la playa de Levante de Benidorm nos muestran un modelo cambiante que puede caracterizarse en cuatro ciudades distintas: la ciudad jardín inicial que nunca existió, la edificación en bloque lineal de cuatro alturas y cierta longitud –los llamados edificios tranvía-, apenas reconocible, la ciudad rascacielos -altura libre de edificación- que libera del resto de la parcela de la que quedan algunas muestras, y la última ciudad, la que hoy en día percibimos en los ejes principales, donde los edificios en altura están acompañados de una planta baja que ocupa toda la parcela (Martí, 2003).

Se muestra así, el carácter de instrumento directamente operativo de este tipo de plan, que traslada en poco tiempo las propuestas del papel al terreno, pero también su incapacidad para producir una ciudad equilibrada con sus dotaciones de equipamientos y espacios públicos (de Terán, 1978).

Y es que ya se vaticinaba, aun sin la necesaria perspectiva histórica, en su obra de 1978 *“Planeamiento urbano de la España contemporánea”* la notable confusión que se había venido produciendo en los medios locales la aplicación de la ley del suelo de 1956. Aquella ley perfeccionista iba a resultar, en opinión del autor, profundamente inadecuada e inoportuna para la ordenación del litoral en la etapa de acelerado desarrollo urbano que se estaba produciendo.

De Terán cataloga de rotundo fracaso aquel ambicioso intento legislativo, en especial en lo que se refiere a algunas exigencias de la ley. En concreto se refiere a aspectos como desarrollar los planes generales a través de planes parciales, antes de empezar a urbanizar y construir, para poder repartir, por pedazos de ciudad, las cargas y beneficios de creados a los propietarios del suelo. Y es que esta situación se enfrentaba a la diversidad de aprovechamiento del mismo (paso del viario y reservas para equipamientos en unos sitios, frente altas edificabilidades en otros).

Asistimos por tanto a los inicios de un periodo convulso, y el urbanismo, convertido en

obligación para todo el municipio, empezaba a resultar demasiado novedoso y complejo para que pudiera ser asumido por unos ayuntamientos acostumbrados a métodos más expeditivos y que además se encontraban urgidos por la avalancha de licencias de edificación (Pié i Ninot, 2010).

Naturalmente, este sistema, cuya propia dificultad propició su incumplimiento, no funcionó. Seguramente hubiera sido preferible seguir con instrumentos operativos más parecidos a los predecesores. Aunque eso sí, acompañados de un aumento de las medidas fiscales que permitiesen abordar la adquisición de reservas de suelo para equipamientos; e independizar el proceso del ánimo lucrativo de los propietarios (de Terán, 1978, 2003).

Resulta por tanto evidente que la problemática requiere de un estudio más allá de un mero análisis técnico. El urbanismo se va a convertir en una palanca de cambio en el campo económico, en una coyuntura donde se produce un fuerte desarrollo en los años sesenta. No hay que olvidar además que, aquellos ayuntamientos del franquismo, dirigidos por alcaldes designados directamente por el gobierno en ausencia de partidos políticos, oposición, controles e incompatibilidades, representaban sobre todo los intereses económicos privados de su municipio. Nos encontramos pues ante una problemática de complejo análisis, que trascenderá con mucho el simple análisis técnico.



*Figura 2.16. Evolución de la playa de Benidorm desde los años 30 (primera fila), los setenta (segunda) y en la actualidad (fila adjunta). Fuente: Archivo Histórico de Benidorm.*

## **2.2 Causas y consecuencias de la explosión turismo de masas; de la autarquía de los años cuarenta al desarrollismo franquista**

Tal y como hemos citado a través de las publicaciones de de Terán, Martí, Meyer, Blasco, Pérez Escolano, Pié i Ninot, Rovira y otros muchos autores, se va a producir a partir de finales de los años cincuenta un cambio sin precedentes en el panorama urbanístico nacional. Esta metamorfosis tiene más allá de explicaciones técnicas, políticas o sociales un trasfondo sin duda económico. Es por tanto necesario plantear dentro de un estudio del conocimiento riguroso cierta retrospectiva en esta materia que ayude a explicar varias claves del fenómeno.

Terminada la guerra civil y asentado el régimen, pese a algún pequeño exabrupto de posguerra de la Falange que prohibió el turismo bajo penas severísimas, la configuración política, económica y social del país necesita cambiar de manera decisiva a partir de los años cincuenta. Olvidada la 2ª Guerra mundial en una Europa en pleno inicio de la recuperación, el aumento de la calidad de vida y la aparición del consumo como motor de desarrollo económico sitúan al turismo como nuevo bien en el mercado europeo, lo cual tiene enormes repercusiones para España, al potenciarse dentro de ese mercado el producto de “vacaciones al sol”.

Hay que subrayar que este camino no es sin embargo automático, y se alcanza tras superar los recelos de muchas de las familias políticas del régimen franquista (Pack, 2009). Se puede decir por tanto, que el obligado giro que va a vivir el país desde finales los cincuenta, no es realmente una apuesta política, sino la única salida a una situación económica que cada vez se vuelve más desesperada.

La década de autarquía de los años cuarenta había dejado diezmada la economía de un país, siendo incapaz, ya no hacer mejorar el nivel de vida de posguerra de sus ciudadanos, sino de proveer al grueso de la población de los bienes más básicos. Si tras tres años de guerra civil España arrojaba un panorama desolador, los

diez años posteriores de autorregulación de la economía no habían servido más que para consolidar el panorama (cuando no para empeorarlo).

En 1939, la guerra antojaba unos resultados catastróficos con graves pérdidas materiales. La producción agrícola cayó en un 20%, la cabaña equina descendió un 26% y la bovina un 10%, la producción industrial bajó un 30%. El agotamiento de las reservas de oro y divisas de todo el país, unido a un deterioro sin precedentes de las infraestructuras (principalmente las ferroviarias), era alarmante. Aun así, resultaba inferior a las pérdidas sufridas por los países beligerantes en la segunda guerra mundial. Por ejemplo, en España hubo una pérdida del 34% de locomotoras, mientras que estos porcentajes fueron en Francia (76%), Italia (50%) y Grecia (82%). Igual sucedía con la potencia eléctrica instalada, que en España bajó el 0,9%, mientras que en Francia fue el 2,8%, Italia el 5,4% y en Grecia el 3,1% (Tusell, 1998).

Y a todo esto evidentemente había que sumar las graves pérdidas humanas. Las pérdidas de población se estima que fueron entre un porcentaje del 1,1 y 1,5 de la población, similares a las sufridas por Italia (0,9%) y Francia (1,4%), durante la guerra mundial, aunque inferiores a Grecia que perdió el 7% de la población. A estos había que sumar el importante número de exiliados (especialmente a Francia y México), muchos de ellos científicos, técnicos, y gran parte del mundo de la cultura y las artes que huyeron para evitar ser depurados profesionalmente por el régimen.

A esto había que añadirle el aislamiento político internacional que motivó la dictadura, que supuso que España quedara excluida del Plan Marshall que reconstruyó Europa tras la 2ª Guerra Mundial. Esto en pocos meses supuso la existencia de una gran escasez de víveres, que provocó que una buena parte de la población sufriera hambre, pero también la ausencia de materias primas y bienes de equipo, incentivando la aparición de mercado negro y estraperlo con los bienes más básicos.

En este contexto, las políticas autárquicas del régimen no hicieron más que ahondar la crisis económica del país obligando a un giro radical del gobierno en materia económica (fig. 2.17). El crecimiento económico en la década de los cuarenta fue tan lento y estuvo acompañado de una inflación tan alta, que en 1950 la economía todavía no había recuperado el nivel de producción de 1935 (Tusell, 1998).

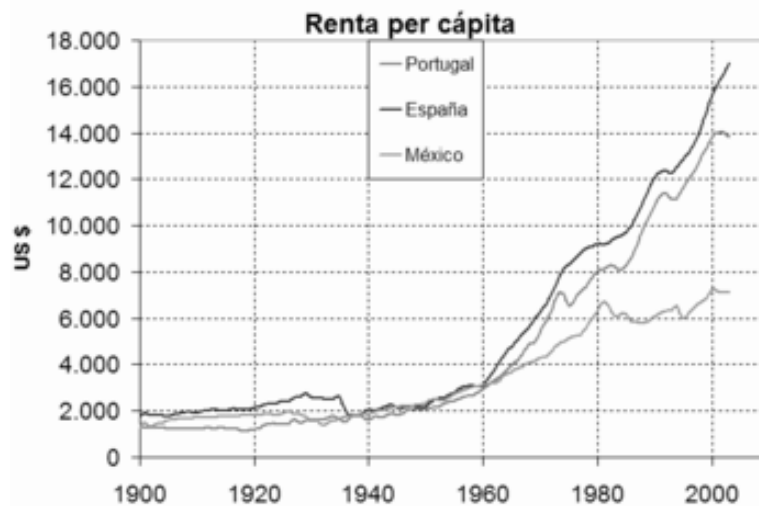


Figura 2.17. Evolución de la renta per cápita en España, Portugal y México entre 1900 y 2000. Fuente: Tusell, 1998.

Es entonces, a mediados de los cincuenta, cuando se produce la llegada de los tecnócratas al gobierno; un grupo de políticos nacidos en los años 20 (y que por tanto no habían participado en la guerra civil), formados en el *opus dei* y las élites universitarias, capitaneados por López Rodó, al que pronto se unirían López-Bravo, López de Letona (los *lopeces*), Navarro Rubio, Ullastres y un joven Manuel Fraga.

Se produce así un giro decisivo en la política económica española a través del Plan Nacional de Estabilización Económica de 1959. Éste cristaliza en los distintos planes de desarrollo que en el campo del turismo se articulan a través de la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional de 1962 (De la Torre, 2009).

Los problemas y desequilibrios que aquejaban a finales de los cincuenta a la economía española eran variados y de gravedad, centrándose en tres frentes:

- 1) El incremento del coste de la vida, que llegó hasta el 15 por ciento en 1956 y ante el que el gobierno había reaccionado con un aumento importante de los salarios que no hizo sino agravar la situación.
- 2) Aumento imparable de la deuda pública.
- 3) Y sobre todo, un déficit comercial muy elevado de la balanza de pagos con la consiguiente reducción de divisas hasta mínimos históricos. El Gobierno español comprobó que, a 31 de diciembre de 1958, sus reservas exteriores sólo suponían 45,4 millones de dólares, cifra inferior a la deuda exterior a corto plazo. De igual manera, existían licencias de importación por un valor de 200 millones de dólares. Esta situación, de no tomar medidas, ponía en peligro la recepción de productos vitales (De la Torre, 2009).

Es en aquel momento cuando el llamado producto de “vacaciones al sol” aparece como una herramienta estratégica en la salida a la caótica situación de la economía española. Ya desde mediados de los cincuenta se tenía claro que el turismo suponía una fuente de empleo y divisas extranjeras que era necesario explotar a toda costa. Sin embargo, la buena marcha de la economía mundial y la recuperación de la Europa de la posguerra que la motivaban sorprendía a España en una penosa situación de insuficiencia de infraestructuras, equipamientos y de oferta hotelera (de Terán, 2003).

Es por esto que a partir de mediados de los cincuenta, cuando el panorama internacional comienza a ser más favorable al régimen de Franco se inicia una notable movilización administrativa, legislativa y propagandística en la que el Ministerio de Información y Turismo se encarga no sólo de vender sol y playa sino también de dotar de credibilidad y garantía de estabilidad a las inversiones extranjeras de capital en terreno español que promete el Estado (fig. 2.18).

## General Franco

**bedeutet Stabilität und Sicherheit für Ihre Kapitalanlage auf Teneriffa**

|   |  |  |
|---|--|--|
| <p><b>Teneriffa</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hohe Investition</li> <li>• Hohe Rendite</li> <li>• Hohe Zurechenbarkeit im Franchisevertrag</li> <li>• 13 Monate Saison</li> <li>• Günstige Belegpreiskosten</li> </ul> <p>An dem Projekt Costa Dorada können Sie sich jetzt noch beteiligen.</p> <p><small>Vergleichen Sie alle die Geb. imigen Pläne zu diesem Angebot mit dem - Steuerberater - Finanz-Contingent anwenden für ausführliche Informationen.</small></p> | <p><b>Costa Dorada</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Günstigste am besten Start mit dem Projekt</li> <li>• Bestmögliche Rendite im Vergleich mit anderen Investitionsprojekten</li> <li>• Beste Rendite im Vergleich mit anderen Investitionsprojekten</li> <li>• Beste Rendite im Vergleich mit anderen Investitionsprojekten</li> <li>• Beste Rendite im Vergleich mit anderen Investitionsprojekten</li> </ul> | <p><b>Canaria Turismo</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einmalige Investition</li> <li>• Einmalige Investition</li> <li>• Einmalige Investition</li> <li>• Einmalige Investition</li> </ul> |
|---|--|--|

**COUPON**

An Contigrund, 8 München 2, Ringstr. 7, 80333 München

Name: \_\_\_\_\_

Postfach: \_\_\_\_\_

PLZ: \_\_\_\_\_

Städt: \_\_\_\_\_

Land: \_\_\_\_\_

TEL: \_\_\_\_\_

**157% Verlustzuweisung und hohe Rendite für eine erstklassige Kapitalanlage in Grundbesitz an einem der begehrtesten Reiseziele.**

CONTIGRUND

Fig. 2.18. “General Franco significa estabilidad y seguridad para sus inversiones de capital” según anuncios aparecidos en prensa en la Alemania de los 60, con los distintos destinos de inversión de la costa española. Fuente: De Terán, 2003.

A nivel local, el automóvil se empieza a difundir de manera más generalizada entre la población, y la infraestructura viaria del país se va adaptando hacia un sistema de autopistas, al tiempo que el ferrocarril va perdiendo viajeros. La capacidad de Iberia supera los 50 viajeros por avión, y en 1956 se realiza el primer viaje que cruza el Atlántico.

Ya en los años cincuenta las estadísticas nos van a permitir observar una primera fase en la que se aprecia un aumento en la entrada de turistas y un flujo cada vez mayor de viajeros hacia las cálidas playas de Levante y Andalucía. El número de plazas hoteleras crece el 244% entre 1951 y 1962, (Bayón, 1999) sin que se pueda apreciar todavía un sistema estructurado o una política sociourbanística capaz de explicar este proceso (todavía incipiente más allá de las meras iniciativas individuales en distintos enclaves).

Asistimos por tanto en los primeros años a la existencia de un modelo en elaboración cuyos vacíos y falta de estructuración política y económica permite aun así una intensa actividad. Defensores del modelo que por aquel entonces levanta Benidorm son un ejemplo de la extraordinaria fortaleza que otorga la flexibilidad existente: “al tener la ciudad infraestructura y agilidad administrativa admirable, se puede producir el hecho sólo superado en España por Mallorca de construir unas 7.000 plazas hoteleras y unos 3.500 apartamentos en un solo año” (Gaviria et al, 1977).

Tal y como indica Fernando de Terán, citando a Gaviria para el caso de Benidorm, el nuevo producto estrella que empieza a salpicar la costa mediterránea es el hotel de playa de 3 o 4 estrellas y más de 300 plazas, en el cual “el cliente es un factor numérico tratado como materia prima”. De ahí el nombre de “hotel-fábrica” que le asigna el estudio de Gaviria, Iribas, Sabbah y Sanz, y que analizó las características invariantes de la tipología de los edificios producidos en los años anteriores y sus diferencias con el hotel ordinario. El estudio sostiene que la situación general de los hoteles en Benidorm o cualquier otra ciudad turística *charter*, provoca que esos hoteles se transformen en una fábrica de



vacaciones, que funcionan como cualquier otra fábrica, es decir sacando la mayor rentabilidad posible a la materia prima, en este caso los turistas. Este tipo de visión es ampliable a toda la ciudad costera, que es entonces entendida como una eficiente fábrica urbana productora de cierto tipo de vacaciones, para un tipo de clientela, sin más complicaciones cualitativas (Gaviria y otros, 1977). Esta visión simplista del turista como materia prima, en opinión de de Terán y otros muchos autores será la semilla que siembre el fracaso de muchos de estos grandes proyectos.

Pero sigamos en los inicios de la década de los sesenta. Se asienta entonces el comienzo de un gran desarrollo económico a todos los niveles, motivados por las reformas que se han esbozado en los párrafos anteriores. Tal y como señala Pérez Escolano, el Plan de Estabilización del gobierno tecnócrata ha supuesto la apertura internacional de la economía española, basada en la liberalización, permitiendo su integración en la economía de mercado europea. El informe del Banco Mundial de 1963 sobre la economía española recomienda, sin rubor alguno, favorecer al máximo el turismo.

Un año antes Fraga ha accedido al Ministerio de Turismo e Información, lanzando una política expansiva de potenciación del sector. La herramienta fundamental para ello ha sido la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional, un proyecto sobre el que venían trabajando los tecnócratas López Rodó, Ullastres y Navarro Rubio, que proponía numerosos estímulos económicos a la iniciativa privada y nuevas regulaciones administrativas que iban a producir un crecimiento espectacular del turismo como nunca se había producido en ningún otro país del mundo. El incremento del número de hoteles, de viajeros con destino España, de cuota del mercado español en el turismo mundial, y en definitiva de ingresos en divisas que contribuyen de manera irreversible a sanear la balanza de pagos, consolidan un nuevo modelo productivo con una componente basada en el sector servicios que se va a perpetuar a lo largo de los años (fig 2.19).

| Año  | Cuota de España<br>en el turismo<br>mundial<br>(porcentaje) | Ingresos por<br>turismo mundial<br>(millones de dólares) | Extranjeros<br>(miles de pernoctaciones en) |          |          | Exportaciones de<br>servicios turísticos<br>sobre el PIB<br>(ingresos turismo/ PIB)<br>(porcentaje) |
|------|---|--|---|----------|----------|---|
|      |   |  | Campamentos y<br>albergues juveniles        | Hoteles  | Total    |   |
|      |   |  |   |          |          |   |
| 1899 |   |  | 100,0                                       |          |          | 0,54  |
| 1900 |   |  | 50,0  |          |          | 0,66  |
| ...  |   |  |   |          |          |   |
| 1904 |   |  | ...   |          |          | 0,60  |
| ...  |   |  |   |          |          |   |
| 1931 |   |  | ...   |          |          | 0,39  |
| 1932 |   |  | ...   |          |          | 0,49  |
| 1933 |   |  | ...   |          |          | 0,43  |
| 1934 |   |  | ...   |          |          | 0,41  |
| ...  |   |  |   |          |          |   |
| 1940 |   |  | ...   |          |          | 0,11  |
| 1941 |   |  | ...   |          |          | 0,09  |
| 1942 |   |  | ...   |          |          | 0,05  |
| 1943 |   |  | ...   |          |          | 0,04  |
| 1944 |   |  | ...   |          |          | 0,06  |
| 1945 |   |  | ...   |          |          | 0,04  |
| 1946 |   |  | ...   |          |          | 0,08  |
| 1947 |   |  | ...   |          |          | 0,16  |
| 1948 |   |  | ...   |          |          | 0,24  |
| 1950 | 1,8   | 2.100,0  | ...   |          |          | 0,38  |
| 1951 | ...   | ...  | ...   |          |          | 0,54  |
| 1952 | ...   | ...  | ...   |          |          | 0,70  |
| 1953 | ...   | ...  | ...   |          |          | 1,47  |
| 1954 | ...   | ...  | ...   |          |          | 1,56  |
| 1955 | ...   | ...  | ...   |          |          | 1,36  |
| 1956 | ...   | ...  | ...   |          |          | 1,10  |
| 1957 | ...   | ...  | ...   |          |          | 0,82  |
| 1958 | 4,4   | ...  | ...   |          |          | 0,75  |
| 1959 | 4,5   | ...  | ...   |          |          | 1,65  |
| 1960 | 6,2   | 6.867,0  | ...   |          |          | 3,04  |
| 1961 | 7,3   | 7.284,0  | ...   |          |          | 3,42  |
| 1962 | 7,9   | 8.029,0  | ...   |          |          | 3,86  |
| 1963 | 8,8   | 8.887,0  | ...   |          |          | 4,29  |
| 1964 | 10,0  | 10.073,0   | ...   |          |          | 5,10  |
| 1965 | 9,8   | 11.604,0   | ...   | ...      | ...      | 5,23  |
| 1966 | 12,0  | 13.340,0   | 3.781,4                                     | 29.263,1 | 33.044,5 | 5,33  |
| 1967 | 11,4  | 14.458,0   | 3.454,5                                     | 31.318,7 | 34.773,2 | 5,18  |
| 1968 | 12,4  | 14.990,0   | 3.492,2                                     | 35.132,6 | 38.624,8 | 4,65  |
| 1969 | 13,2  | 16.800,0   | 4.035,8                                     | 41.287,2 | 45.323,0 | 4,47  |
| 1970 | 12,8  | 17.900,0   | 4.397,8                                     | 46.408,4 | 50.806,2 | 5,13  |
| 1971 | 13,3  | 20.850,0   | 3.009,3                                     | 53.778,9 | 56.788,2 | 5,31  |
| 1972 | 15,6  | 24.621,0   | 4.509,3                                     | 62.575,9 | 67.085,2 | 5,16  |
| 1973 | 15,9  | 31.044,0   | 5.580,6                                     | 64.382,4 | 69.963,0 | 5,07  |
| 1974 | 13,3  | 33.822,0   | 4.590,9                                     | 60.313,0 | 64.903,9 | 3,95  |
| 1975 | 12,3  | 40.702,0   | 4.763,2                                     | 65.709,6 | 70.472,8 | 3,61  |
| 1976 | 12,0  | 44.436,0   | 2.601,3                                     | 58.668,2 | 61.269,5 | 3,09  |
| 1977 | 12,7  | 55.637,0   | 4.316,4                                     | 72.968,9 | 77.285,3 | 3,67  |
| 1978 | 13,8  | 68.845,0   | 5.324,4                                     | 79.384,0 | 84.708,4 | 3,93  |
| 1979 | 12,0  | 83.340,0   | 3.812,0                                     | 70.493,0 | 74.305,0 | 3,50  |
| 1980 | 11,5  | 105.320,0  | 3.662,8                                     | 58.654,0 | 62.316,8 | 3,43  |

Fig. 2.19. Evolución del turismo en España: cuota de mercado mundial, ingresos por turismo, hoteles y servicios turísticos. Fuente: Estadísticas históricas de España, siglos XIX-XX, volumen I. Barciela, Carreras y Canufell. Fundación BBVA. .

La financiación de proyectos privados con fondos públicos y la flexibilización de la aprobación de distintos procesos administrativos atrae la inversión de distintos empresarios más o menos cercanos a las esferas de poder del franquismo, que pronto perciben el inmenso potencial económico de la operación que se avecina. Es así como en pocos años aparece una oligarquía de grandes promotores inmobiliarios del sector turístico que se adueñan de una costa mediterránea cuyo potencial empieza rentabilizarse. Así, surgen distintos promotores inmobiliarios como José Banús en Andalucía, Tomás Maestre en Murcia, Antonio Tárraga y la familia Barceló en Alicante o Gabriel Escarrer y Víctor Manella en las islas Baleares, que consiguen amasar enormes fortunas en pocos años colonizando las costa con su oferta hotelera y residencial (Pack S., 2009).

Las cifras de los resultados que este proceso acarrearán pueden plantearse como irrefutables en opinión de diversos autores, si se miran desde una perspectiva puramente macroeconómica (fig. 2.20), donde resultará evidente el crecimiento sostenido y la integración de la economía nacional en los foros internacionales gracias a la beneficiosa acción de la industria turística, sin valorar los distintos efectos que en el campo sociourbanístico generaba esta política.

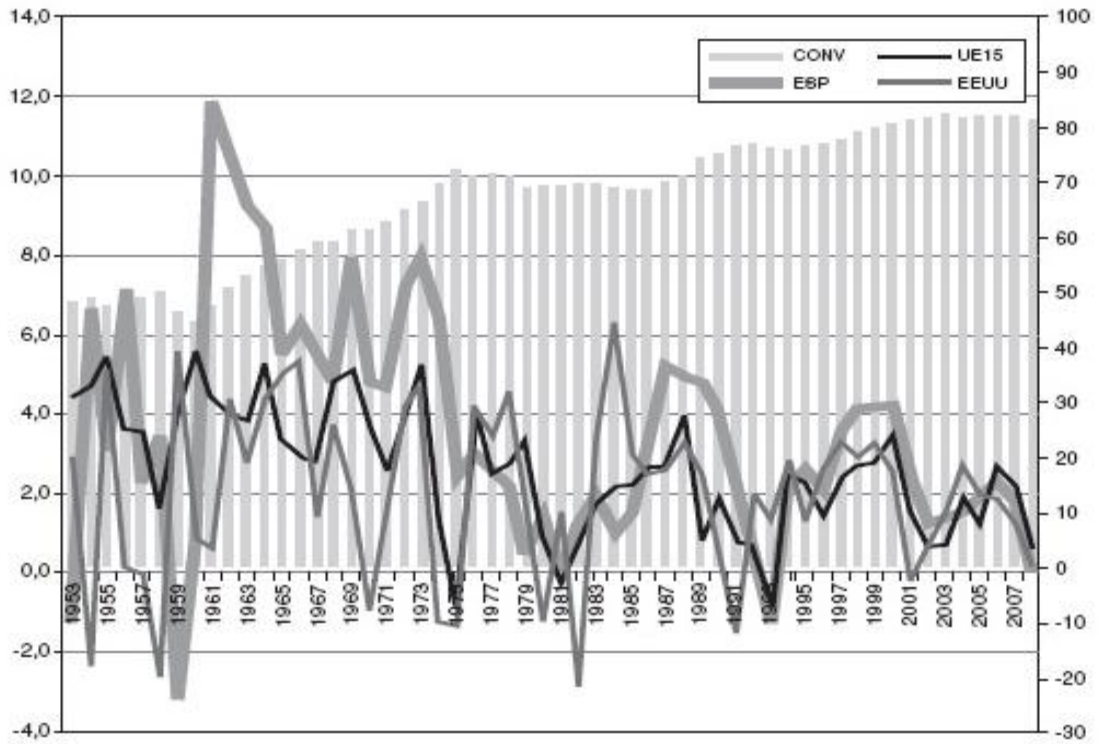


Fig. 2.20. Evolución del crecimiento anual de PIB de España respecto de EE.UU. y Europa entre 1950 y 2008, y valoración de la convergencia. Fuente: Estadísticas históricas de España, siglos XIX-XX, volumen 1. Barciela, Carreras y Canufell. Fundación BBVA.

No es sin embargo sencillo encontrar la manera de interrelacionar los parámetros de calidad económica y sociourbanística, dado la notable dificultad en encontrar bibliografía que aborde dicha cuestión con suficiente grado de concreción. En la literatura que aborda perspectiva urbanística existe una tendencia habitual a focalizar la problemática desde un marco puramente técnico o sociológico, ligando en ocasiones los orígenes de los hechos a fenómenos derivados de tendencias y movimientos culturales o arquitectónicos. Las fuentes y los análisis de estas explicaciones son, en la mayor parte de ocasiones, deudores del excesivo celo que este enfoque otorga a la propia edificación en sí, a su forma, su estética o su sistema de agregación en los entornos urbanos.

En el caso de La Manga y buena parte de los distintos enclaves que, al calor de la Ley de Centros Turísticos (Galiana y Barrado, 2006), revolucionan la fachada litoral española en los sesenta, asistimos sin embargo a creaciones urbanas surgidas en muchas ocasiones de la nada, y cuyo origen reside, sin duda, en motivaciones económicas como la necesidad macroeconómica de reorientar el modelo productivo nacional hacia sectores como el turismo o los servicios. Estos fenómenos han ido teniendo un desarrollo y una maduración cuyos resultados también es preciso analizar para poder abordar la problemática urbanística en toda su extensión (Iribas, 2003).

La variable del turismo y la coyuntura económica resulta por tanto indispensable para entender las distintas vicisitudes que acontecen al proceso urbanístico. La evolución del modelo turístico local y nacional, tanto en su enfoque macroeconómico como en el sociológico, posee distintos indicadores y parámetros rectores que nos permiten analizar la problemática que acompaña al fenómeno urbanístico.

En este campo del análisis socioeconómico hay que señalar que existe gran profusión y densidad investigadora en aspectos tangenciales a nuestra materia, en especial en todo lo referente al marco económico del proceso. Los planes de desarrollo del franquismo y su implicaciones en el cambio del modelo productivo español orientándolo al turismo han sido bastante estudiados por equipos de investigación de diversas facultades de ciencias económicas y empresariales, con suficiente perspectiva histórica (Fernández Álvarez, 1965; Valenzuela Rubio, 1985; Terán, 1982; Cuétara Martínez, 1985; Ripoll, 1990; Torres Alfosea, 1997; Galiana y Barrado, 2006) situando, como es evidente, las investigaciones en la parcela puramente económica, pero poniendo de relieve la necesidad de aflorar un fenómeno de desconocimiento latente desde el ámbito sociourbanístico de gran potencial.

Hay que señalar que precisamente los escasos estudios o investigaciones que abordan de manera específica el caso de La Manga responden a análisis de esta índole más bien socioeconómica. En un marco local, son dignos de mención algunos estudios realizados sobre las potencialidades turísticas del Mar Menor y sus posibilidades de desarrollo urbanístico (Cámara de Comercio de Cartagena, 1973) o algunos más centrados en el ámbito propio de restinga de arena (Gea, 1988). En los primeros, se centra el análisis en las posibilidades turísticas que el efecto multiplicador de un modelo de desarrollo más intensivo podría generar en el entorno del Mar Menor, un paraje de alto valor paisajístico, en el que sólo La Manga había empezado a “ponerse en valor”.

En el segundo caso<sup>13</sup>, Javier Gea abogaba por regenerar la propuesta urbanística de La Manga, abordando en concreto y con cierta profundidad las posibilidades de reinventar la restinga de arena con una nueva estructura urbanística y como producto puramente turístico, en lo que se vendría a llamar La Nueva Manga (el estudio adolece sin embargo de un fuerte sesgo, motivado por la pertenencia del autor al lobby promotor de los años 80, Club Costa Cálida,

13. Este apartado y sus respectivas referencias bibliográficas se analizará con mayor detenimiento durante la tesis.

formado por entidades promotoras y de ámbito empresarial).

En este campo mencionado de la interrelación entre modelo turístico y urbanístico en el caso de La Manga, sí que son de reseñar como independientes y rigurosos en su análisis, los distintos estudios ligados al problema realizados por Miguel A. López-Morell, Andrés Pedreño Cánovas y Pedro Baños Páez, profesores de la Facultad de Económicas de la Universidad de Murcia, de entre los que destaca el informe titulado “Génesis y trayectorias del desarrollo turístico del entorno del Mar Menor” presentado en 2005 en el VIII Congreso de la AEHE, en la sesión B-15 “Historia económica del turismo”. En él, se señala como uno de los principales causantes de la situación de hipertrofia y caos urbanístico actual de La Manga, a la ausencia permanente de un modelo turístico claro y sostenible durante sus 50 años de vida. La ausencia de unos promotores estables que garanticen el mantenimiento de un modelo turístico se antoja a priori en opinión de estos autores como una de las causas claras de la que catalogan actualmente como “anarquía urbanística”.

Aun así, se mantiene cierta cautela a la hora de plantear juicios categóricos en la publicación, en la medida en que se entiende que es necesario saber en que grado el producto generado ha aportado beneficios y bienestar a la sociedad y al entorno. Además, se reconoce la incapacidad, dentro de un estudio fundamentalmente económico, de evaluar el deterioro que este proceso ha generado en el territorio y en el paisaje, y trasladar esta evaluación a parámetros económicos que sean capaces de contrapesar el beneficio teóricamente obtenido.

A nivel nacional, la controversia es aún más plausible, y se diluye adquiriendo tintes ideológicos. Estudios centrados en la problemática a nivel nacional, pero gran profundidad y extensión, con el turismo como herramienta de cambio en el modelo productivo tienden a explicar la problemática del fenómeno económico y sus derivaciones desde la óptica del progreso y la mejora que en la calidad de vida supuso la

reconversión de la insalubre fachada litoral nacional en un foco creador de trabajo productivo y de alto valor añadido mediante la puesta en valor del espacio natural (Tamames, 1968, 1989).

En este sentido, las cifras que aporta Tamames son argumentos de gran contundencia: de los 456.968 visitantes con pasaporte que entraron en España en 1950 se pasa a 6.390.369 en 1962, y si se contabilizan los autorizados esta cifra asciende a 8.668.722. A partir de ahí, la tendencia al crecimiento nunca se detendrá, a finales de los 60 los turistas se acercan a los 30 millones, en los 70 se alcanzan los 40, antes de finalizar la década de 1980 se superan los 50 millones hasta el pasado 2011 donde casi se alcanzan los 57 millones según el Instituto Nacional de Estadística, constituyendo el verdadero pilar que sostiene la economía española (Tamames, 1989, 2009).

La traslación de estas cifras a la balanza de pagos es inmediata, contribuyendo de manera estratégica a paliar a nivel macroeconómico el déficit comercial que estructuralmente tiene la economía española. En este sentido, existen innumerables estudios que argumentan la capacidad generadora de empleo, ahorro e ingresos por cuenta corriente en la balanza de pagos de la economía nacional. Se subraya así la responsabilidad de la política turística de sol y playa orientada al turismo de masas como causa principal de la entrada de divisas y flujo de tesorería en los 60, la mejora de las cuentas públicas en los 70, el estado del bienestar de los 80 y la consolidación de España como industria del ocio en los 90.

Un botón de muestra de esta línea argumental es el estudio de Venancio Bote "*El desarrollo del turismo en España: cambio de rumbo y oportunidades científicas*" que realiza un análisis retrospectivo pormenorizado de las cifras del turismo español desde 1961 hasta el año 1995. En él, se plantea la aportación del turismo de masas como el elemento reestructurador de la economía española gracias a su potencialidad demanda agregada y el efecto multiplicador que genera en otros sectores, datándose dicho



estratégico cambio de rumbo a mediados de la década de los sesenta (fig. 2.21).

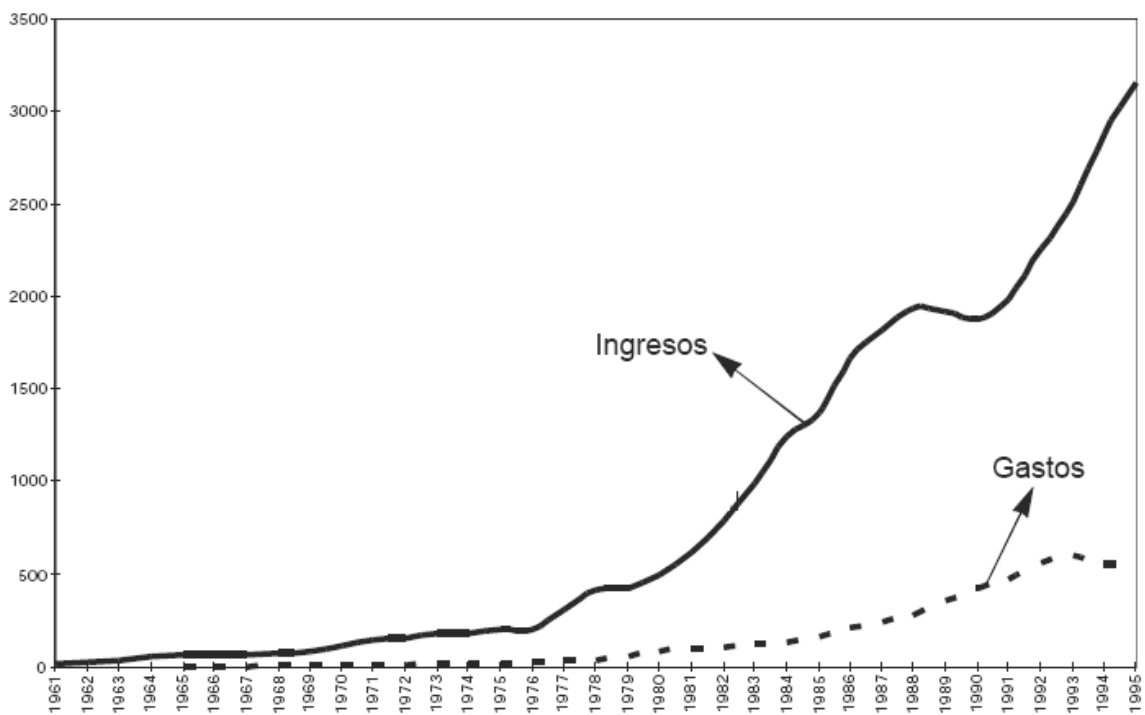


Figura 2.21. Evolución de los ingresos y gastos por turismo en el período 1961-1995 (en miles de millones de pesetas). Fuente: Venancio Bote Gómez “El desarrollo del turismo en España: cambio de rumbo y oportunidades científicas (1998)”

Frente a estos estudios, y diametralmente confrontados a esta tesis, encontramos otras doctrinas históricas y económicas que señalan las enormes taras y malformaciones estructurales derivadas del proceso de cambio en el modelo productivo franquista (Tusell, 1998 y 2005). Aquí, el desordenado proceso legal, económico, político y técnico sembró un caldo de cultivo que derivaría en problemas sociales como la corrupción política, el uso depredador del territorio o el excesivo peso de la construcción en la economía española. De igual manera, numerosas publicaciones de prestigio (Ontiveros, 2001, 2007, 2011) subrayan que las presuntas bondades del sistema heredado del franquismo contribuyen de manera excesiva a generar una fuerte dependencia del sector servicios frenando las posibilidades de diversificación de otros campos de la economía española, e imposibilitando la práctica de políticas anticíclicas de inversión en épocas de crisis (Informe Sectorial de Analistas Financieros Asociados, 2001).

Más exhaustivos y orientados a la problemática urbanística que genera este fenómeno socioeconómico, son los trabajos de investigación del grupo formado por Mario Gaviria, José Miguel Iribas, François Sabbah y Juan Ramón Sanz, que produjo en la década de los setenta los libros *España a Go-Go* y *El Turismo de Playa en España* (Gaviria et al., 1974,1975). Sin duda, se trata de los trabajos más interesantes y profundos en esta materia, al abordar en ellos un completo inventario de casos. Este último libro estuvo orientado a realizar un chequeo socioeconómico de lo que los autores llamaron las 16 nuevas ciudades del ocio: Lloret, Calella, Sitges, Salou, Ibiza-San Antonio, Bahía de Palma de Mallorca, Cullera, Benidorm, Playa de San Juan, Calpe, Torremolinos, Benalmádena, Marbella, Las Palmas (Las Canteras) y Maspalomas (La Playa del Inglés). Las conclusiones sobre la insostenibilidad económica y sociológica de estas urbes no son muy acusadas en sus resultados, en gran medida porque la mayor parte de los casos se encuentran entonces en pleno de proceso de desarrollo, estando todavía por aquel entonces muy lejos de ofrecer el panorama que actualmente ofrece por ejemplo Benidorm.

Tras este periodo de crecimiento sostenido la urbe alicantina llegaría a concentrar, a principios de 2003, 132 de los 200 edificios españoles de más de 75 metros de altura (Fernández-Galiano, 2004).

Queda por tanto claro, que sí a nivel puramente histórico o urbanístico no se alcanza la unanimidad de criterios entre los distintos autores sobre la problemática del proceso de urbanización del litoral mediterráneo, los resultados que arrojan las diversas publicaciones encaminadas al análisis socioeconómico están más lejos aún en sus conclusiones de alcanzar quórum alguno.

Lo que sí resulta evidente, es que transcurrido este primer boom turístico e inmobiliario, que va desde 1960 a 1975, todos los autores coinciden en que en España se ha producido una extraordinaria transformación tanto a nivel urbano como económico en su fachada mediterránea.

### 2.3 Consolidación del modelo turístico y alteraciones durante la democracia

Las consecuencias del periodo expansivo del turismo de los 60 y 70 no tardan en hacerse patentes en su vertiente urbanística en la fachada marítima mediterránea (de Terán, 1978). La velocidad de creación de hoteles fue estimulada mediante unos métodos que son justificados con una frase antológica del ministro Alfredo Sánchez Bella en el momento de tomar el relevo para suceder al saliente Manuel Fraga Iribarne<sup>14</sup>, que no augura cambio alguno de dirección para las siguientes décadas: *“No había más remedio que el hotel en mitad de la playa y sin carreteras, ni depuradoras, ni teléfono, porque no había más dinero que el justo para levantar las camas y no había más remedio que hacer ese mediocre urbanismo que se ha hecho porque no podíamos permitirnos el lujo de lanzarnos a planear grandes construcciones. Si España hubiera hecho esa infraestructura al mismo tiempo que la estructura, no habiéramos crecido en la medida conveniente (Sánchez Bella A., rueda de prensa de toma de posesión como ministro, 1969)”*.

14. Manuel Fraga, pese a la exitosa política turística que realiza en opinión de todos los sectores del régimen franquista, es cesado de su cargo de Ministro de Información y Turismo en 1969, a raíz del enfrentamiento que le motiva con los tecnócratas del gabinete pertenecientes al *Opus Dei* su pública actuación de difusión y publicidad del escándalo del caso Matesa. La política de la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional, que el ministro apadrinó durante toda la década de los sesenta, se prolongará sin embargo, aunque viéndose paulatinamente reducida, hasta la muerte de Franco en 1975.

En opinión de de Terán la intencionalidad de la ley de Centros Turísticos de Fraga no respondía a un urbanismo mediocre. Sin embargo, sí es cierto que se partía de la dificultad insuperable de una Ley del Suelo de 1956, que preveía el desarrollo de las franjas de costa en base a los planes parciales que desarrollaban Planes Generales previos. Y estos Planes Generales, en su mayoría de casos no habían realizado en los años 50 una previsión ajustada de la explosión turística que se iba a registrar (fig 2.22). El parsimonioso procedimiento había dado pie, en opinión del autor, a su sistemático incumplimiento del proceso legal, hasta el punto que a principios de los 70, cuando el nuevo ministro entrante hace el Plan de la Costa Brava para la inclusión de la costa catalana como Zona de Interés Turístico Nacional, se descubre que había ya allí más de setenta urbanizaciones turísticas que habían sido consentidas o habían escapado a todo control (de Terán, 2003).

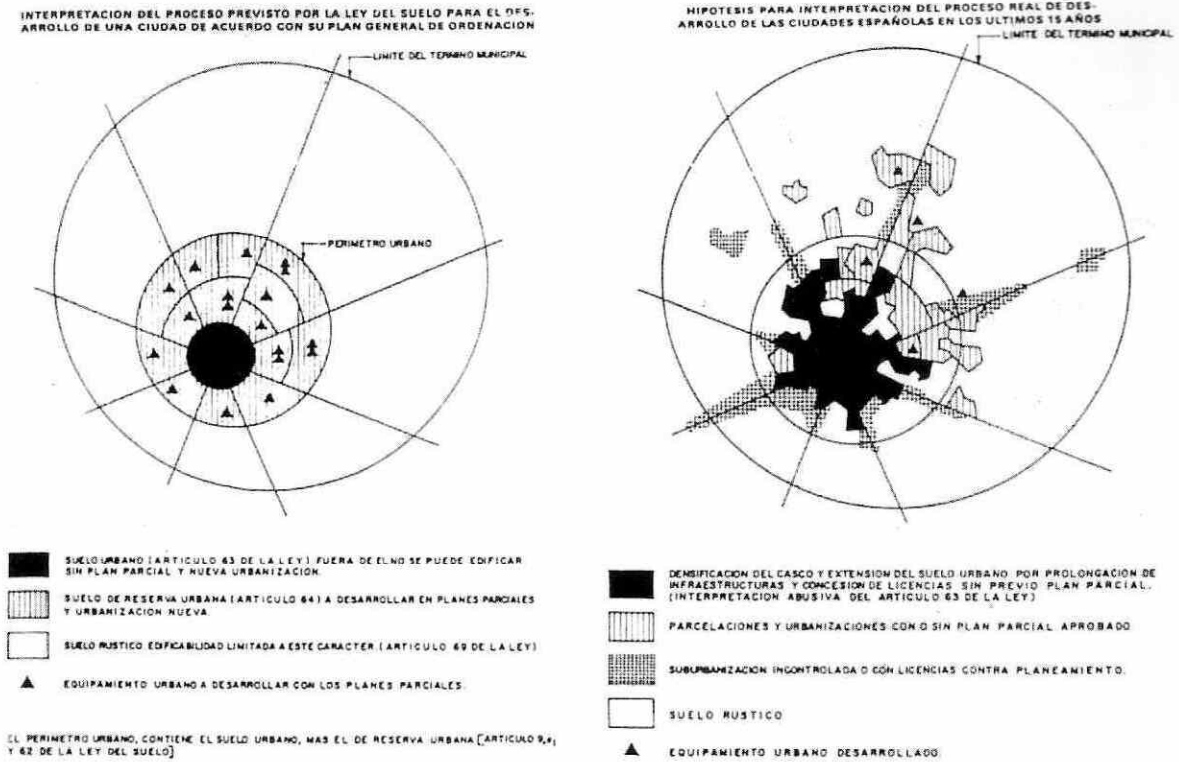
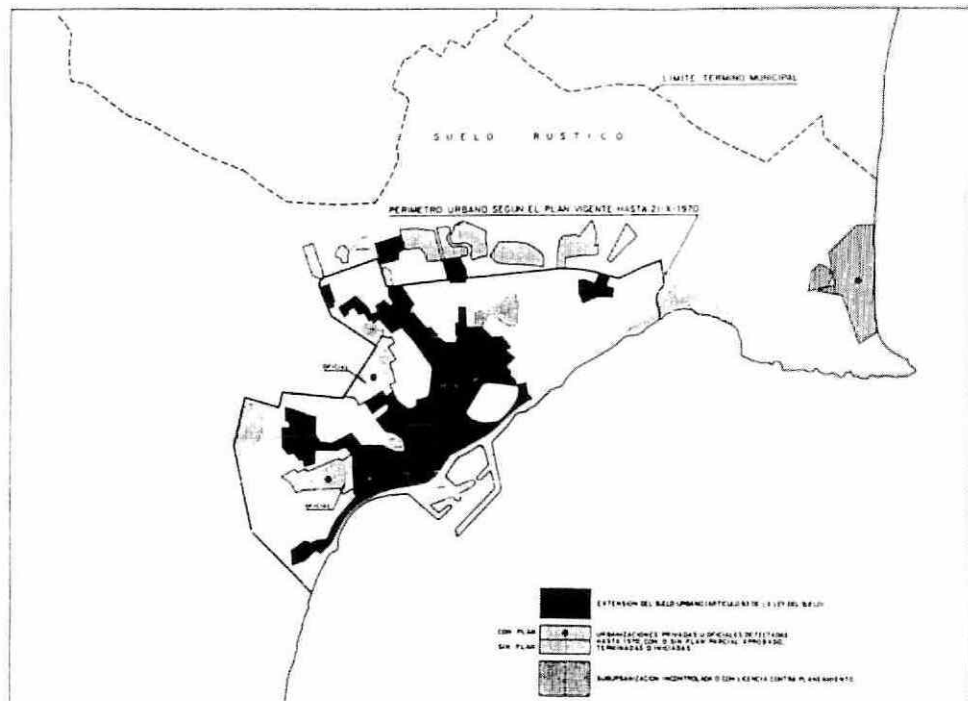


Diagrama explicativo del papel del planeamiento según la Ley del Suelo.

Diagrama explicativo del desarrollo urbano real.



Aplicación del segundo diagrama explicativo al caso de Alicante.

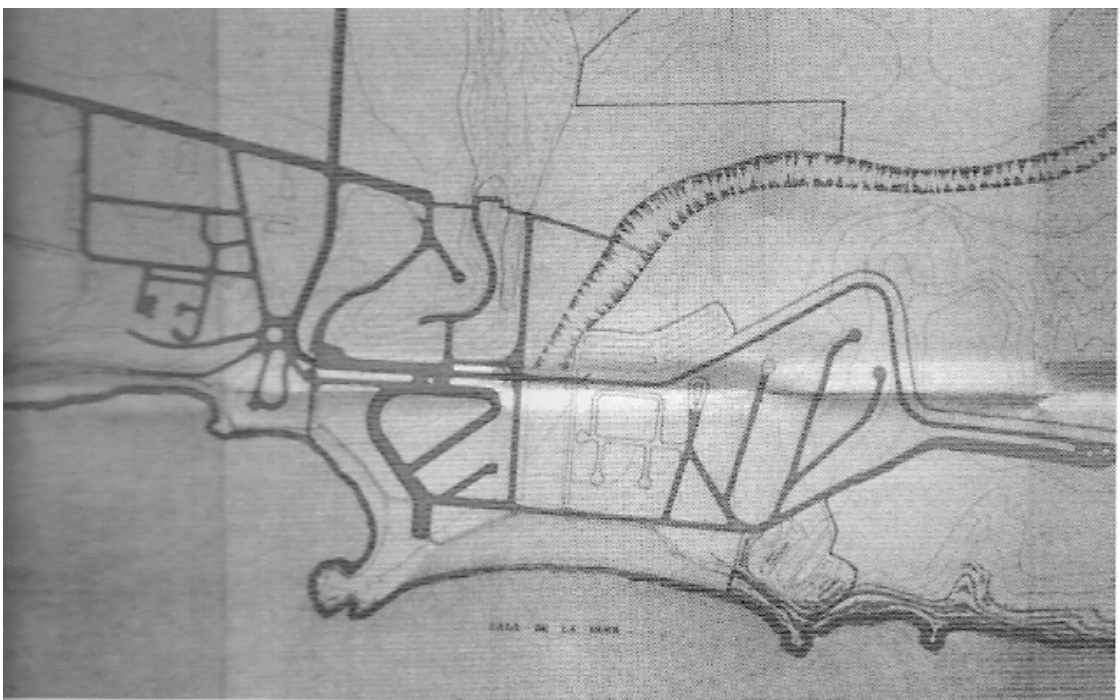
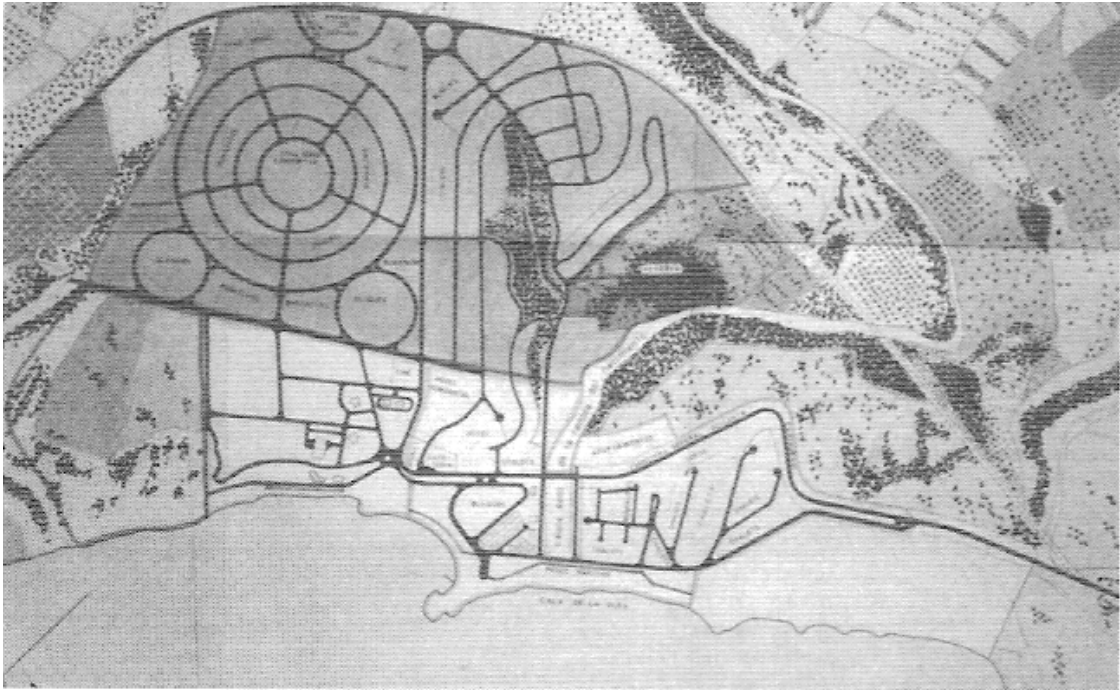
Figura 2.22. Diagramas realizados por Fernando de Terán, publicados en 1971 sobre la aplicación de la Ley del Suelo de 1956 y sus resultados. (Fuente: de Terán, 1978).

Dentro de los distintos excesos, que en opinión de los distintos autores, deja como herencia en la fachada mediterránea el periodo del *boom* de 1962 a 1975, se subrayan dos provincias españolas como las más castigadas por el desarrollismo incontrolado: Alicante y Málaga. Ambas lideran el ranking del litoral urbanizado a finales de los setenta con casi la mitad de su litoral edificado en el primer kilómetro de costa.

En el caso de Alicante por ejemplo, con el 49,8% de su primer kilómetro urbanizado (Corine Land Cover, 2000) las últimas actuaciones de urbanización costera se centraron en la zona sur donde proliferan sobre terrenos vírgenes de marcada orografía las urbanizaciones de Cabo Roig, La Glea y La Dehesa de Campoamor (fig. 2.23). Estos planes urbanísticos realizados por el arquitecto Antonio Orts por encargo del promotor Antonio Tárraga son los últimos que se tramitan al amparo de la Ley de Centros Turísticos, cuya financiación se ve estrangulada con el final del desarrollismo que implica una caída de la demanda extranjera por la explosión de las crisis del petróleo de 1973. Los planes parciales que los desarrollan están hechos al gusto del cliente foráneo variando el trazado de la carretera nacional y consolidando el modelo de barrera edificada en primera línea. Aun así, todavía se pueden atisbar en ellos alguna reminiscencia del modelo de Ciudad-Jardín como es el viario circular y radiocéntrico, adaptando los viales a la orografía para no generar grandes movimientos de tierras en el caso de la Dehesa de Campoamor (Martínez, 2003).

Tal y como señala dicho autor en su obra *“Paisaje, ciudad y arquitectura turísticos: 1923-1973 (o la consumación de la “ciudad lineal” del litoral valenciano)”* con o sin plan, muchas de estas colonias se estructuraban con una estricta zonificación que separaba las zonas residenciales de las zonas donde se preveían concentrar las dotaciones públicas (comerciales, deportivas, religiosas, etc.). La vida vecinal en estos núcleos quedaba mermada por estas condiciones y el uso del automóvil era casi inevitable. Empiezan por tanto a observarse fuertes consumos de suelo de costa donde al finalizar cada temporada estos asentamientos turísticos se sumían en un invern

letargo. El vacío y el silencio los asemeja a una ciudad abandonada, casi fantasma, aunque sus edificaciones eran nuevas, de reciente construcción, empiezan por tanto a arreciar cierta crítica en torno al desequilibrio entre densidad de edificación existente frente a la densidad de ocupación deseada.



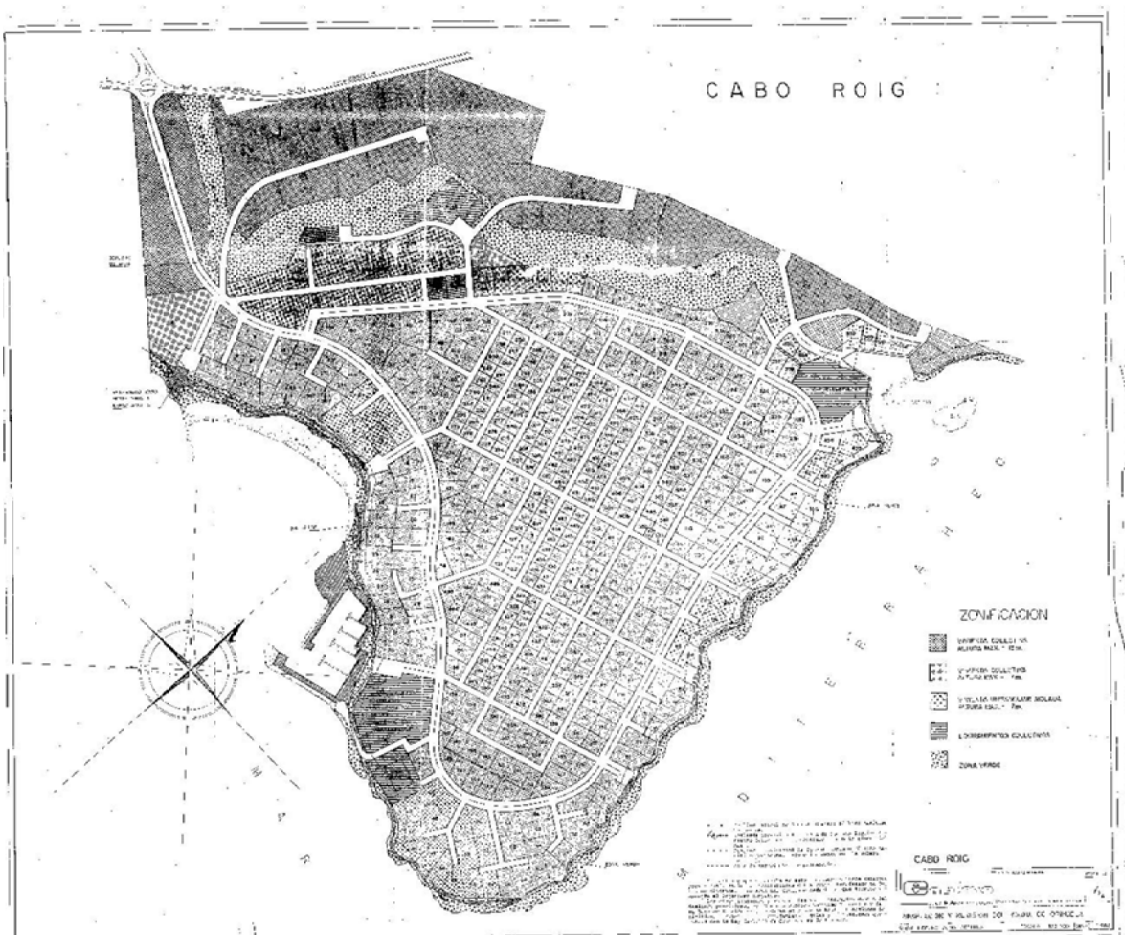


Figura 2.23. Planes urbanísticos de la Dehesa de Campoamor (página anterior, izquierda arriba), La Glea (página anterior, izquierda abajo) y Cabo Roig (sobre estas líneas) todos ellos al sur de la provincia de Alicante. Fuente: IV Congreso DOCOMOMO.



Hay que señalar que esta problemática va atenuándose progresivamente con la aparición primero de la Ley de Costas de 1969, que viene a poner cierto orden jurídico rellenando indiscutibles vacíos legales sobre la titularidad y el procedimiento administrativo a seguir en los terrenos que baña la ribera del mar (Gimeno, 2010). Finalmente esta dinámica se verá frenada en seco a partir de la aprobación a mitad de la década de los años ochenta de la Ley de Costas de 1988, que viene a sustituir a su predecesora estableciendo rigurosas servidumbres de urbanización en el dominio público marítimo-terrestre. Esta clarificación desde el ámbito legislativo generará sin embargo no pocas controversias de aplicación, que a día de hoy todavía no quedan completamente resueltas (Hermoso, 2010).

Los citados proyectos de la costa alicantina son algunos de los últimos ejemplos de una época, que con la llegada de las crisis del petróleo, el final de la dictadura y la toma de conciencia de la necesidad de consumo más racional del territorio y el crecimiento de los movimientos sociales mediomambientalistas y conservacionistas no llega a desaparecer, pero sí atenúa y modifica sus comportamientos (Peñín, 1983). Un caso paradigmático de este “frenazo” que bien indica Peñín es el frustrado Plan del Saler en Valencia que no llega terminarse nunca.

Cano Lasso vaticinaba en 1964 en su proyecto de “ordenación de Turística de la Albufera y las playas del Saler” el advenimiento antes de final de siglo de una gran megalópolis en la costa mediterránea a modo de ciudad lineal. Una fantástica urbe de miles de kilómetros que se extendería a lo largo de España, Francia, Italia, Yugoslavia, Grecia y los países del Norte de África. Con esta profecía el equipo de Cano Lasso justificaba su proyecto urbanístico de transformación del paraje de la Dehesa del Saler en un conjunto turístico de lujo (Martínez, 2003).

La ordenación estaba pensada para alojar una población residente de 40.000 habitantes y otra flotante de 100.000 visitantes (fig. 2.24), que se desplazarían en automóvil, procedentes en su

mayoría de Valencia y su área metropolitana. Este centro vacacional, cuyos terrenos eran propiedad del ayuntamiento desde 1911, se extendería a lo largo de 10 km de costa virgen entre la Albufera y el mar, convirtiendo la doble duna de arena en una urbanización de asfalto y cemento (Peñín, 1983).

En 1968 se arrasa en opinión de Peñín la contraduna para el paseo marítimo y viario interior, circulando el viento del mar que produce estragos en el arbolado. Se ejecutan entonces algunas torres de apartamentos, carreteras y viarios interiores (ver fig. 2.25). Sin embargo, en 1974 ante la evidencia de los daños causados se restringe la edificabilidad. La presión social y los movimientos ciudadanos como *“El Saler per al poble”* en 1978 obligan a derribar en la zona Waksman obras irregulares de 1975. Finalmente, en 1980, el Ayuntamiento modifica el Plan anulando el proyecto de manera definitiva:

- se suprimen la edificación prevista y no ejecutada
- se suspenden las licencias de edificación por un año.
- se plantea mientras tanto un Plan Especial de defensa y mejora del ecosistema de la Dehesa del Saler
- se ejecuta Plan Especial de Reforma Interior del vigente Plan Parcial del Monte de la Dehesa.

Se asiste por tanto en opinión de José Miguel Iribas a un cambio de ciclo en la relación urbanismo-turismo de masas, que deja atrás la época del desarrollismo, e implica una distinta mentalidad tanto por parte de la administración como del ciudadano de a pie, a quien ya le ha dejado de ser ajeno las decisiones del planeamiento en su ciudad. El espíritu desarrollista no desaparece en la década de los 80 y los 90, tal solo muta su morfología adaptándose a la coyuntura sociopolítica cambiante del momento. El escenario costero se convierte entonces en un activo turístico estratégico de las administraciones autonómicas dando pie a distintos movimientos especulativos en función de los ánimos cambiantes de la coyuntura económica (Iribas, 2003).

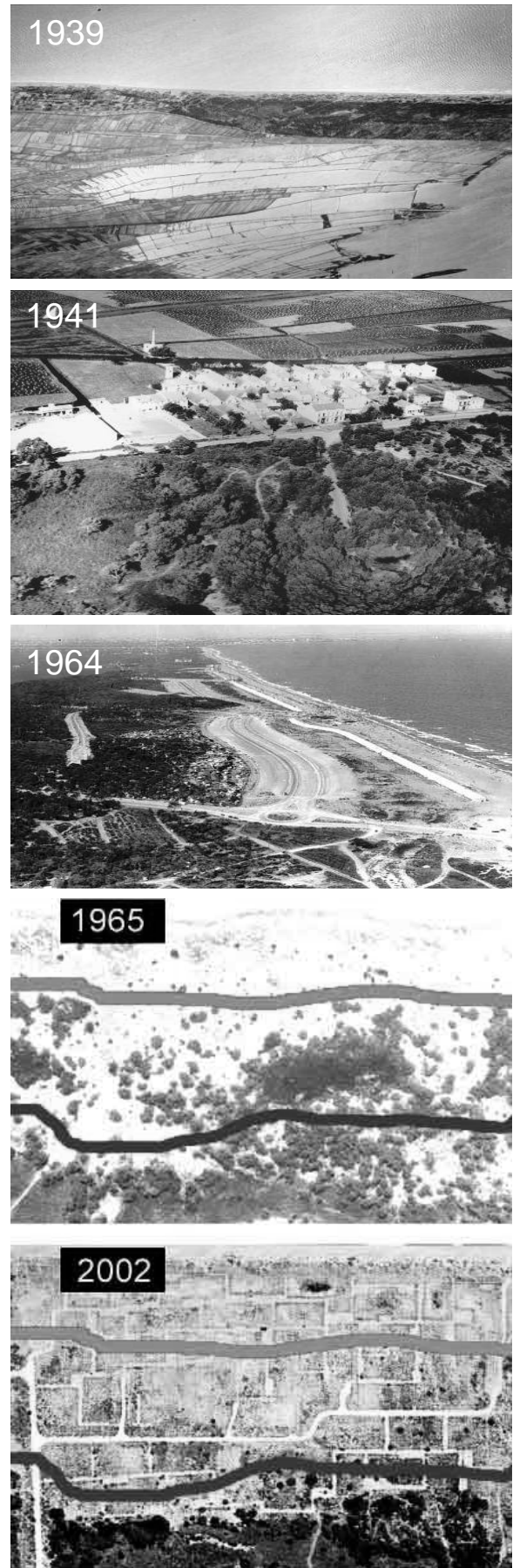
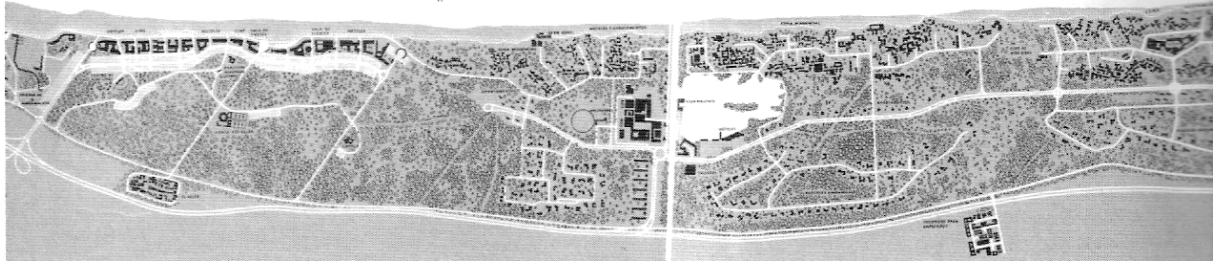


Figura 2.24. Evolución de la Albufera de El Saler desde 1939 hasta 2002. Fuente: Archivo personal Cano Lasso.



*Figura 2.25. Plan inicial del equipo de Cano Lasso (arriba) y actuaciones parciales realizadas previamente a la paralización definitiva del proyecto (resto). Fuente: Archivo personal Cano Lasso*

Se puede encontrar por tanto a día de hoy un interesante inventario de variada casuística heredada de este atribulado proceso de urbanización del litoral mediterráneo. Una de las publicaciones que sin duda mejor recoge este repertorio es sin duda el trabajo realizado en cooperación por parte de los Colegios de Arquitectos de Cataluña, la Comunidad Valenciana, Baleares, Murcia y Andalucía titulado “*La Arquitectura del Sol*” (V.V.A.A., 2002). Una vasta recopilación sobre el desarrollo urbanístico y arquitectónico acaecido en cada una de estas comunidades en los últimos 50 años, que corrobora las pautas generales mencionadas hasta ahora por los distintos autores. El estudio refleja de manera somera las diferencias y similitudes propias de cada región, a grandes rasgos y dentro de unas líneas globales y comunes claramente distinguibles. Se aprecia sin embargo, que el amplio margen de actuación geográfica impide al trabajo apenas sobrepasar el simple esbozo investigador.

En esta misma dirección, pero con un perfil más técnico más allá de los puros trabajos y publicaciones científicas, uno de los trabajos pluridisciplinarios de carácter técnico y retrospectivo más amplios realizados en esta materia sobre la afección del desarrollismo al conjunto de la fachada litoral nacional, corresponde al catedrático de costas de la Universidad de Granada Miguel Ángel Losada. En el proyecto de investigación “*Las riberas del Mar Océano*”, financiado para un programa de televisión por el Ministerio de Medio Ambiente, analiza las distintas consecuencias que el modelo desarrollista ha ido teniendo sobre los distintos enclaves de la costa española. En el capítulo 7 “*Lagunas y cordones litorales*” analiza de manera somera el caso de La Manga y el entorno del Mar Menor, constituyendo sin embargo un buen punto de partida a esta tesis.

Resulta interesante observar los numerosos rasgos coincidentes en cada uno de los enclaves, más allá de la existencia de fenómenos localistas. El trabajo, abundante en documentación gráfica y audiovisual, y muy amplio en su alcance geográfico, permite concluir la incontestable

existencia de un interesante fenómeno hipertrofiado de urbanización litoral con distintas fases durante los años 60, 70, 80 y 90. Aún así, y en gran medida debido a su finalidad descriptiva y audiovisual, carece sin embargo, de la suficiente profundidad y desarrollo investigador para explicar las causas y consecuencias territoriales de la situación actual, en especial en lo que se refiere al enfoque urbanístico.

El ámbito investigador de las consecuencias actuales se centra por tanto a día de hoy en la investigación científica zonificada. El enfoque más extendido en materia urbanística en estos momentos sobre las afecciones del litoral es el basado en el análisis y diagnóstico del litoral en base a las problemáticas actuales, simultaneando al puro diagnóstico urbanístico los distintos campos del conocimiento, como son la economía, el análisis histórico o las variables sociológicas. De estos derivan el análisis de parámetros como el consumo de suelo, los usos del territorio, la configuración y gestión de las distintas herramientas urbanísticas o la evolución de las herramientas legales (Rullán, 2011).

Generalmente, este estudio del fenómeno de crecimiento descontrolado sobre el litoral se ciñe hoy en día de manera habitual al contexto del boom inmobiliario acaecido en los últimos 10 o 15 años, y las consecuencias que éste ha tenido a distintos niveles. Esta época, sin duda de gran intensidad urbanística con múltiples derivaciones en lo legal, lo político, lo técnico y lo económico, explica generalmente bien fenómenos asociados la proliferación de suelo urbanizable en municipios costeros o la creación de los llamados resorts (Mena, 2010). Sin embargo, en el caso de los numerosos asentamientos surgidos desde los años 60 al calor de la Ley Nacional de Centros y Zonas de Interés Turístico, como es el caso de La Manga y múltiples importantes enclaves de la geografía costera nacional, los análisis científicos que se plantean no son extrapolables, pues analizan sólo una parte del problema y por tanto configuran en el diagnóstico una sola parte de la explicación.

Un marco en el que habitualmente sí se abordan estos fenómenos, pero desde un enfoque

más general y más centrado en las grandes conclusiones y en el estudio superficial, son los congresos y convenciones en materia de sostenibilidad y territorio. Éstos han proliferado en lo que se refiere al análisis de la materia del uso sostenible en esta última década, en gran medida debido a la problemática medioambiental sobrevenida que llevan aparejada actualmente todos los procesos urbanísticos. La naturaleza de estos eventos es habitualmente desagregada, constituyendo un cuerpo investigador bastante heterogéneo, lo que impide observar el fenómeno desde un punto de vista histórico integral como aquí se pretende. Sin embargo, su simple observación resulta un buen termómetro sobre el estado global de la materia referencia de esta tesis.

Un buen ejemplo de cómo se aborda actualmente desde una perspectiva técnica las problemáticas ligadas al territorio en el caso del litoral es el IV Congreso de Ingeniería Civil, Territorio y Medio Ambiente de 2010, con un carácter muy heterogéneo y pluridisciplinar, en el que resultaban sin embargo de gran interés los grupos técnicos de trabajo I "*Actividad y futuro del espacio litoral*" y II "*Actuaciones sectoriales en el litoral*", con diversos análisis técnicos multidisciplinares de puntos de la costa nacional, pero entre los que no figuraba el caso concreto de La Manga. Encontramos sin embargo interesantes aportaciones al análisis del modelo urbanizador actual en "*Desarrollos urbanísticos en la costa del Sol: Nacimiento de un modelo turístico espacial cuestionado* (Royo, 2010)", evaluaciones de la legislación vigente como "*La gestión del litoral bajo el prisma de la ley 22/1988 de Costas* (Hermoso, 2010)" o interesantes propuestas sobre la gestión de un espacio turístico ya colmatado como sería el caso de La Manga en "*Obsolescencia y regeneración del espacio turístico colmatado* (Infantes, 2009)".

Uno de los casos más paradigmáticos de la costa del sol es sin duda el de Marbella. González Coca M. analiza en la publicación "*La problemática del turismo residencial. La urbanización particular turística*" la gran transformación del paisaje de Marbella, a causa del impulso del turismo de masas, que sustituye el paisaje agrario

preexistente por un nuevo espacio urbanizado. El planteamiento se fundamenta en dos fases: una primera en el que se fomenta un turismo de lujo y una posterior en la que el turismo de masas lo devora todo.

Tras unos primeros años de crecimiento urbanístico acelerado destinado a un turismo de carácter itinerante, comienza a aparecer en las costas marbellíes una clara voluntad por atraer al veraneante a una estancia permanente, surgiendo así el boom del “turismo residencial”. La severa materialización de la costa vinculada a este tipo de turismo se produce a través de una descontrolada actividad especulativa y genera las ya conocidas “urbanizaciones particulares turísticas”, que poseen un claro problema de impacto paisajístico y de ordenación territorial (González, 2010).

La autora realiza un detallado estudio catastral en el que sigue la traza de la propiedad del suelo marbellí alcanzando interesantes conclusiones. Según la comparativa del avance catastral desde 1911 a 1946, muchas propiedades agrarias de más de 500 Ha fueron por lo general del terrenos de interior que buscaron salida a la carretera y a la playa. Estos llegarían a convertirse en la actualidad en grandes urbanizaciones de turismo residencial tan reconocibles hoy en día como Guadalmina, Nueva Andalucía, Elviria o Nagüeles, entre muchas otras (fig. 2.26).



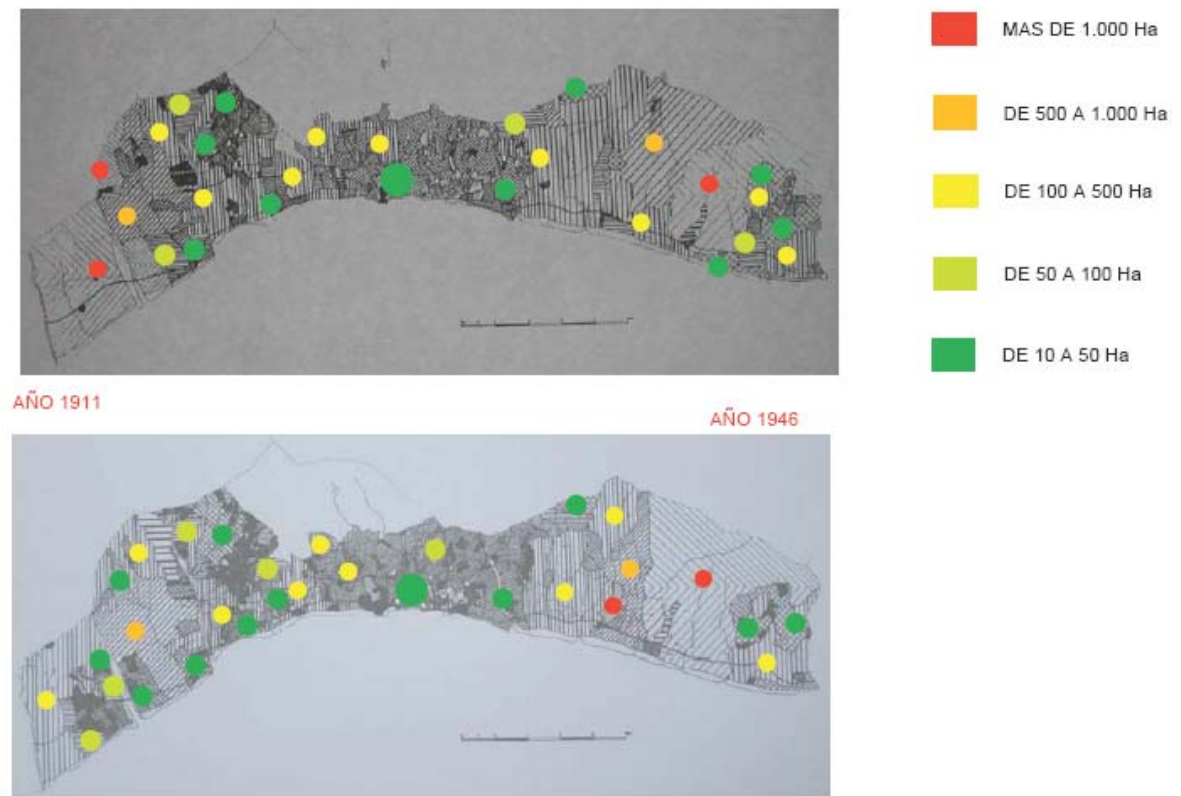


Figura 2.26. Estudio catastral histórico de Marbella (González Coca M., 2010).

Existen a su vez propiedades de mediano tamaño que se encuentran repartidas por todo el término municipal, haciéndose más densas en la zona central de éste, junto al núcleo urbano de Marbella.

Las propiedades de pequeño tamaño se establecen, por el contrario, en paralelo a la franja litoral, en torno a la carretera N-340 o entre ésta y la playa. Estas propiedades se convierten en urbanizaciones más selectas, contribuyendo con ello a la aristocratización del turismo emergente de la época de los años 50, de la mano de la iniciativa privada de dos grandes personajes: Ricardo Soriano (Marqués de Ivanrey) y Alfonso de Hohenlohe.

A Ricardo Soriano se le considera el auténtico pionero del turismo en Marbella. En 1947, promueve la primera urbanización privada de la ciudad, entendida como un “elegante refugio hedonista, ideal para huir de las preocupaciones cotidianas”. Se trata de las “Ventas y Albergues del Rodeo”, en la finca El Rodeo, a menos de 1km de San Pedro de Alcántara. Con esta iniciativa llega a la costa el concepto norteamericano de “bungalow” pero con cierto aire andaluz.

Soriano comparte su descubrimiento con su familiar Alfonso de Hohenlohe, que había venido a España huyendo de su país Alemania, debido a la segunda guerra mundial. Pocos años después, compra la finca “Santa Margarita”, muy cerca del mar y funda el hotel Marbella Club, en una vieja casa de labor existente en ella. Las relaciones sociales de estos dos viajeros con grandes personalidades de la aristocracia, contribuirán a generar lo que se llamó en Marbella “el turismo de la *jet set*”, que llegaría a sus años dorados en los años 60 (González, 2010).

Sin embargo, a partir del año 1946 el esquema de reparto de las propiedades del catastro no sufre importantes variaciones, pero sí el dominio, ya que un número muy elevado de propiedades cambiaría de dueño, pasando a ampliarse el catastro de Marbella con nuevos propietarios como José Banús o Jorge Rein, personajes con una estrecha afiliación al régimen.

Al igual que en el resto de la fachada mediterránea, en Andalucía son los años del boom del turismo de masas. Este turismo ligado a la sociedad del consumo, irrumpe en la costa andaluza transformándola en un espacio para el placer y convierte la ciudad de Marbella en lo que Rafael Esteve Secall denomina “ociurbe” o ciudad del ocio.

Dentro del marco general de la época, nos situamos en un turismo de sol y playa asociado a la clase obrera y media. Este nuevo turismo emergente, ya nada tiene que ver con aquel turismo aristocrático promovido por Alfonso de Hohenlohe y Ricardo Soriano del que hacía gala Marbella, sino que se transforma en un turismo vacacional asociado al crecimiento de la economía europea (Jurdao, 1979).

Consecuentemente con este nuevo tipo de turismo el prototipo de turista cambia, pasando del llamado cliente que hasta la década de los cincuenta elige libremente el producto turístico (viaje, alojamiento y servicios complementarios), a convertirse, a partir de la década de los sesenta, en un turista supeditado al viaje, transformado entonces en un producto de consumo ofertado por las agencias.

Marbella se encuentra entonces, en una posición débil para hacer frente al impulso turístico, ya que la agricultura no resulta rentable y la nueva actividad urbano-turística ofrece a los propietarios precios altos por sus tierras y puestos de trabajo seguros. Se genera con esto, una gran oferta de terrenos agrícolas sin cultivar a merced de una demanda fuerte de suelo para los inversores muchos de ellos de origen extranjero (Sánchez, 2003).

Es así como se origina la transformación del espacio rural de Marbella y comienzan a materializarse las primeras urbanizaciones particulares turísticas de una manera rápida y desorganizada. Estas urbanizaciones turísticas comienzan a aparecer en las inmediaciones de la franja litoral, tanto a un lado como a otro de la CN-340, dada la escasa pendiente de éstos terrenos y su cercanía a la playa. Con el tiempo el proceso urbanizador de esta primera cornisa de edificación

llega a convertir esta franja en su zona sur, entre la carretera y el mar, en una mancha urbanizada casi continua de poca densidad.

Las urbanizaciones situadas en la zona norte del eje de comunicación recorren el espacio de una manera desigual y discontinua, pero a su vez aparecen con una mayor densidad, llegando a ocupar, en algunos casos, su superficie urbanizada, casi el total del suelo perteneciente al polígono catastral original (fig. 2.27).

A partir de los años 60 se inicia la compra masiva de apartamentos en el litoral mediterráneo andaluz. En los años 70 se inicia el boom de los promotores extranjeros de urbanizaciones particulares”. En 1972 se contabilizan en el Ayuntamiento de Marbella 114 urbanizaciones “España vende a trozos parte de su mejor suelo”, según denuncia Francisco Jurdao en su libro “España en Venta”.

A diferencia de otros enclaves como Valencia o Alicante, el final del desarrollismo franquista no supone freno alguno a la caótica inercia urbanística del municipio de Marbella. A la muerte de José Banús en 1984, le sucede la llegada del promotor inmobiliario Jesús Gil como alcalde a principios de los 90, que envuelve a la ayuntamiento en numerosas controversias y polémicas urbanísticas que acaban generando fuerte dudas incluso a nivel europeo sobre la seguridad jurídica, la discrecionalidad en las decisiones, y la falta de transparencia en materia político-urbanística de España (diversos diarios y medios informativos, opus cit. Informe Auken, Parlamento Europeo, 2009).



Figura 2.27. Arriba. Evolución de la costa marbellí desde 1960 a 2002 (González Coca, 2010).

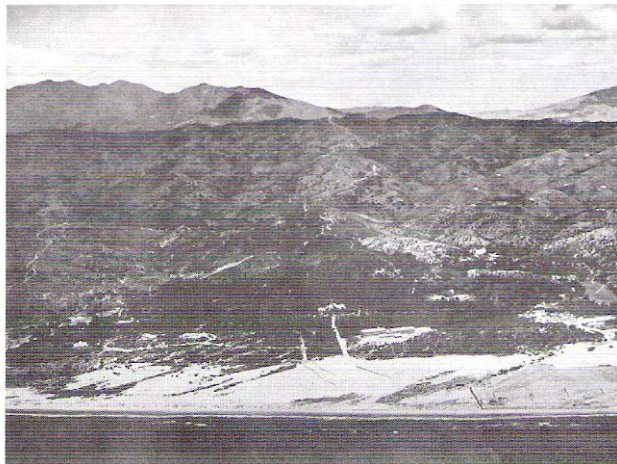


Figura 2.27. Abajo. Evolución de la urbanización Elviria desde 1960 a 2002 (González Coca, 2010).



Otro de los interesantes ejemplos de estudio de la dualidad existente del turismo como fenómeno de masas, y su análisis en el urbanismo litoral desde un marco retrospectivo, es el grupo de investigación denominado "Al>tour" del departamento de Urbanismo de la Universidad de Málaga, dirigido por el profesor Ricard Pié i Ninot. Sus investigaciones, aún en curso, están orientadas al análisis de las implicaciones de este fenómeno, pero centrando su ámbito de actuación en la costa del sol andaluza.

En el libro "Turismo Liquido" (Pié et al., 2010), un verdadero vademecum de la afección del turismo en la costa del sol, plantean un interesante estudio que analiza las bases económicas del turismo, su relación con el consumo de suelo a partir del nacimiento del turismo de masas y su huella en el tratamiento arquitectónico de la edificación existente. Los resultados, pese a basarse sólo en algunos enclaves de la Costa del Sol y las Islas Canarias, revelan insoslayables conclusiones acerca de la configuración urbanística del territorio costero y su explosiva metamorfosis de los últimos cincuenta años. El enfoque, sin embargo, resulta posiblemente incompleto en este caso en sus diagnósticos al centrarse excesivamente en el tratamiento arquitectónico y paisajístico del espacio urbano.

En la misma línea, pero con una base científica más exhaustiva tenemos también "*Una aproximación a la Costa del Sol desde la caracterización de la actividad turística del sol y playa en España*" (Pié et al., 2009) una publicación del VI Congreso Internacional de Ordenación del Territorio (Pamplona, 2009). El estudio incide en la misma línea que el anterior, pero al acotar el marco geográfico en la Costa del Sol Occidental como ámbito de actuación preferente consigue analizar numerosos descriptores cuantitativos (alojamientos, poblaciones, variación del suelo, etc) estableciendo contrastes temporales y geográficos como base de un detallado diagnóstico territorial.

Una evolución interesante de esta sintomatología territorial asociada al fenómeno del

turismo resulta la necesidad de realizar un estudio a gran escala de la variación de la superficie costera urbanizada donde mediante la utilización de metodologías informáticas basadas en GIS se puede observar el amorfo crecimiento del proceso urbanizador de la costa andaluza (Rosa et al., 2010). Esta metodología, presentada en el XIV congreso Iberoamericano de Urbanismo "Territorio, Turismo y Paisaje (Tenerife, 2010) ahonda en el contraste geográfico y temporal que el uso de los datos y de herramientas digitales, puede alcanzar generando diagnósticos sobre la naturaleza irracional de muchos de los procesos urbanísticos arrancados en la costa.

Más específica para estudio de la presente tesis resulta la otra ponencia presentada en el mismo congreso por parte de los autores anteriores que esta vez sí que incide en concreto en la problemática particular de la famosa restinga de arena del litoral murciano. La situación de brutal contraste que ha sufrido el entorno del Mar Menor se puede apreciar con sólo un breve repaso histórico (Rosa et al., 2010). En la ponencia, más orientada hacia las técnicas de inserción urbana en el paisaje autóctono, el evidente tono de denuncia del artículo se limita sin embargo a una superficial argumentación de la problemática técnica y legal (en gran medida por su naturaleza de mera presentación congresual). Sin embargo, constituye un interesante avance de la necesidad de profundizar en el estudio de La Manga, como un núcleo paradigmático del proceso de transformación urbanística que ha ido sufriendo el litoral español en las últimas décadas.

En la actualidad más inmediata, la mayor fuente de información sobre la materia reside sin duda en la capacidad de búsqueda del investigador en el material existente tanto en forma de archivos, planes urbanísticos o diversa documentación que albergan de manera muy heterogénea archivos municipales, ayuntamientos o distintos organismos y administraciones públicas. A su vez, se revela como imprescindible la capacidad de obtener el testimonio de aquellos personajes vivos que por diversas razones intervinieron de una manera u otra en el proceso, siendo evidentemente muy necesaria una labor de contraste entre ellos, no sencilla en principio

debido a la enorme dispersión de los datos y la inevitable aparición de sesgos de diversos signos.

Hay que señalar que la progresiva “artificialización” del territorio costero en base a la elaboración de nuevos planes generales que vienen a sustituir a los anteriores (algunos municipios poseen ya su cuarta o quinta edición de su planeamiento general, o en su defecto una interminable e inconexa lista de modificaciones y parcheos estructurantes de su planeamiento), hace cada vez más difícil identificar el rastro y la explicación de los distintos procesos urbanísticos, siendo necesario recurrir en ocasiones a los propios autores de los procesos como única fuente solvente.

En ese contexto de creciente «artificialización» del territorio, la publicación de interés más actual es sin duda «La regulación del crecimiento urbanístico en el litoral mediterráneo español» (Rullán, 2011) que en el número 168 del monográfico mensual del ministerio de Fomento “Ciudad y Territorio: Estudios territoriales”, aborda el sentido e implicaciones de las medidas urbanísticas y territoriales adoptadas por las diferentes administraciones españolas del levante español, desde la misma conformación del derecho urbanístico. Buena parte de ellas se ha dirigido preferentemente a asumir, ordenar, fomentar y, en pocos casos, a contener o detener el crecimiento urbanístico.

Rullán, constata, no obstante, cómo desde principios del siglo XXI y coincidiendo con las mayores e insostenibles puntas de consumo de suelo habidas en España, las comunidades autónomas mediterráneas han empezado a implementar medidas de contención del crecimiento urbanístico de nuevo signo. Estas medidas de nueva generación, que el artículo analiza, afectan en mayor o menor grado según los casos, a las posibilidades de clasificación de suelo urbanizable por parte de los ayuntamientos, una competencia hasta entonces prácticamente ilimitada en manos del poder local. Esta última variante legal y sociopolítica es, sin duda, crucial en el análisis de la problemática más reciente del fenómeno litoral, en gran medida debido al intenso cambio legislativo que ha habido en España en



materia urbanística en los últimos 25 años (fig. 2.28).

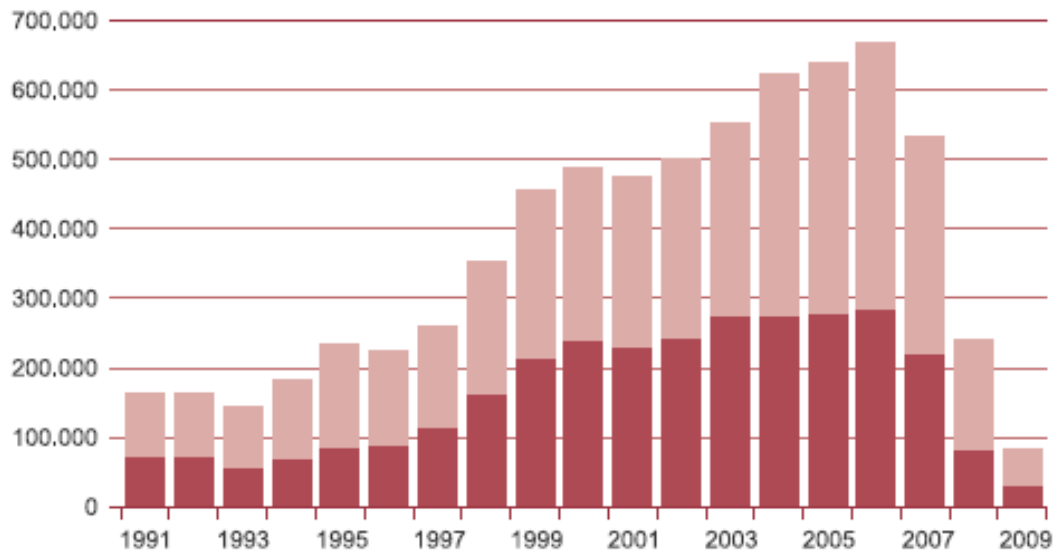


Figura 2.28. Viviendas iniciadas en España y en la costa mediterránea española (Rullán, 2011)

En el día de la escritura de estas líneas, se vislumbra la existencia próxima de más estudios relacionados con la materia de La Manga y los procesos de urbanización del mediterráneo, pero en fase de elaboración y cuyos resultados se verán en los próximos años, especialmente ligados al hecho del notable desarrollo de escuelas universitarias que aborden la materia del urbanismo en el Levante. Asimismo, el incentivo investigador que motiva entre los técnicos urbanistas la creciente preocupación por el reciente consumo desenfrenado de suelo que se ha vivido en zonas tan castigadas por la especulación como el litoral, es sin duda un aliciente donde una temática del potencial del fenómeno que aquí se presenta no resulta fácil de obviar.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Al>Tour, Grupo de investigación. *“Turismo líquido”*. Dpto. de Urbanismo, Universidad de Málaga, 2010

Bayón Mariné, F. *“50 años del turismo español, un análisis histórico y estructural”*. Ed. Centro de Estudios Ramón Areces. Madrid, 1999.

Blasco Sánchez, C. *“Los recursos del urbanismo moderno frente a una nueva realidad urbana: la primera generación de los núcleos de vacaciones junto al mar”*. Actas IV congreso DOCOMOMO Ibérico. Valencia, 2003.

Bote Gómez, V. *“El desarrollo del turismo en España: cambio de rumbo y oportunidades científicas”* Revista de estudios autonómicos. Valencia, 1998.

Costa Morata, P. *“Gestión, Explotación y Conservación de los Recursos del Litoral de la Región de Murcia”*, 1982.

Costa Morata, P. *“Sociología litoral. Praxis reivindicativa y creación teórica en la defensa ecologista del litoral”*, Tesis Doctoral, Universidad Complutense. 2004

De la Torre Campo, J. *“Los planes de desarrollo durante el franquismo”*. Universidad de Navarra, 2009.

De Terán Troyano, F. *“Planeamiento urbano de la España contemporánea (1900-1980)”* Ed. Gustavo Gili, Madrid, 1978.

De Terán Troyano, F. *“Turismo, Arquitectura y urbanismo: contextos histórico culturales de su relación”* Actas IV congreso DOCOMOMO Ibérico. Valencia, 2003.

Fundación Cajamar, V.V.A.A. *“La política turística en España. Una perspectiva histórica”* Madrid, 2004.

Fernández Álvarez, J. *«La Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional»*, en Problemas técnicos, económicos y jurídicos de urbanización de zonas turísticas, Instituto de Estudios Turísticos, Vol II, 1965.

Gimeno Hernández A. *“Tras 20 años de la vigente Ley de Costas. ¿Es Costas el enemigo?”* IV Congreso de Ingeniería Civil, Territorio y Medio Ambiente. Málaga, 2010.

Galiana Martí L. y Barrado D., *“Los centros de interés turístico nacional y el despegue del turismo de masas”*. Investigaciones Geográficas nº39, 2006.

Gaviria M., Iribas J.M., Sabbah F. y Sanz J. *“Benidorm, ciudad nueva”* Ed. Nacional. Madrid, 1977.

Gaviria M., Iribas J.M., Sabbah F. y Sanz J., *“España a Go-Go”* Ed. Turner. Madrid, 1974.

Gaviria M., José Miguel Iribas, François Sabbah y Juan Ramón Sanz, *“El Turismo de Playa en España”*. Ed. Turner. Madrid, 1975.

Gea Martínez, J. *“Estudio de Bases para la Elaboración de un Modelo Urbanístico para La Nueva Manga”*. Mimeo, 1988.

Hermoso Carazo F.J, Martínez Cordero J.R *“La gestión del litoral bajo el prisma de la ley 22/1988 de Costas”* IV Congreso de Ingeniería Civil, Territorio y Medio Ambiente. Málaga, 2010.

Infantes Ramos, M. *“Obsolescencia y regeneración del espacio turístico colmatado”* IV Congreso de Ingeniería Civil, Territorio y Medio Ambiente. Málaga, 2010.

Iribas Sánchez J. M. *“Evolución de las rutinas del espacio; las diferentes tipologías turísticas”* Actas IV congreso DOCOMOMO Ibérico. Valencia, 2003.

López-Morell M., Pedreño A. y Baños P. *“Génesis y trayectorias del desarrollo turístico del entorno del Mar Menor”*. VIII Congreso de la AEHE, 2006.

Martí Ciriquíán P. y Oliva Meyer J. *“Algunas intervenciones en la costa mediterránea de Alicante: tres propuestas, tres ideologías, tres actitudes”*. Actas IV congreso DOCOMOMO Ibérico. Valencia, 2003.

Martí Ciriquíán P. y García González M.C. *“Los procesos de dispersión y concentración territorial en alicante y su entorno”*. Actas Proyecto “El proceso de urbanización en la costa mediterránea: ¿hacia un modelo insostenible de ocupación del suelo? Un análisis retrospectivo (1956-2006) y prospectivo (2006-2026). Ministerio de Ciencia e Innovación, Barcelona, 2009.

Martínez Medina A., *“Paisaje, ciudad y arquitectura turísticos del Mediterráneo, 1923-1973 (o la consumación de la “ciudad lineal” del litoral valenciano)”*. Actas IV congreso DOCOMOMO Ibérico. Valencia, 2003.

Mena Hornillos J. *“El modelo urbanizados resort: análisis, contexto y repercusiones en el campo de Murcia y el Mar Menor”*. Tesis doctoral Universidad Politécnica de Cartagena, 2010.

Pack Sasha D. *“La invasión pacífica”* Ed. Turner. Madrid. 2009

Pié i Ninot, R. y Grupo de investigación Al>Tour. *“Una aproximación a la Costa del Sol desde la caracterización de la actividad turística de sol y playa en España.”* Universidad de Málaga, 2010

Peñín Ibañez, A. *“La ordenación del territorio en la Comunidad Valenciana: planificación urbanística”* IEAL, Valencia, 1983.

Pérez Delgado G. *“La participación ciudadana en el planeamiento urbanístico”*. Revista electrónica de Geografía y ciencias sociales. Universidad de Barcelona, 2007.

Pérez Escolano, V. *“En los orígenes del turismo moderno. Arquitectura para el ocio en el tránsito a la sociedad de masas”*. Actas IV congreso DOCOMOMO Ibérico. Valencia, 2003.

Puertas X., *“La historia del turismo en la España del siglo XX”* Ed. Síntesis, 2007.

Rosa Jiménez C. et al.,. *“Una reflexión del paisaje actual de la Manga del Mar Menor desde el análisis del proyecto original de ordenación de A. Bonet Castellana y J. M. Puig Torné”*. Actas XIV congreso Iberoamericano de Urbanismo: Territorio, Turismo y Paisaje. Tenerife, 2010.

Rosa Jiménez C. et al. *“Innovación e instrumentos de análisis territorial: La aplicación del mapping físico y digital a territorios turísticos complejos. El caso de Torremolinos-Benalmádena.”*. Actas XIV Congreso Iberoamericano de Urbanismo: Territorio, Turismo y Paisaje. Tenerife, 2010.

Rovira Josep M. *“La Ciutat del Repós i de Vacances del GATPAC en el litoral barcelonés (1931-1936)”* Actas IV congreso DOCOMOMO Ibérico. Valencia, 2003

Rovira Josep M., *“Conversaciones sobre mediterraneos”* con Fernando Álvarez, Enric Granell y Antonio Pizza. UPC, 2003.

Royo Naranjo L. *“Desarrollos urbanísticos en la costa del Sol: Nacimiento de un modelo turístico espacial cuestionado”*. IV Congreso de Ingeniería Civil, Territorio y Medio Ambiente. Málaga, 2010.

Rullán Salamanca, O. *«La regulación del crecimiento urbanístico en el litoral mediterráneo español»*. Revista Ciudad y Territorio nº 168. Estudios territoriales. Ministerio de Fomento, 2011.

Tamames Gómez, R. *“Los planes de desarrollo (1964-1975)”*. Información comercial española: revista de economía. ICE, 1989.

Tamames Gómez, R. *“La autarquía española y las rémoras para el crecimiento económico posterior”*. Información comercial española: revista de economía. ICE, 2005.

Tusell Gómez, J. *“Historia de España (1939-1975)”*. Volúmenes III y IV. Ed. Taurus, 1998

V.V.A.A. *“La arquitectura del sol”* Colegios de Arquitectos de Cataluña, Comunidad Valenciana, Baleares, Murcia y Andalucía, 2002.

V.V.A.A. *“Modelos territoriales sostenibles en espacios litorales mediterráneos”*. Ponencias de las Jornadas internacionales del 13 y 14 de diciembre de 2001. Murcia

V.V.A.A. Promotor: Ministerio de Medio Ambiente Secretaría General para el Territorio y la Biodiversidad Dirección

General de Costas. *"Hacia una gestión sostenible del litoral español"*. Diciembre 2005.

### 3. HIPÓTESIS, OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

#### 3.1 HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN

Sobre la base del estado del conocimiento ya expuesto, se plantea como hipótesis que el proceso de desarrollo urbano que se ha producido en el caso de La Manga a lo largo de sus cincuenta años de vida no cumple con criterios de sostenibilidad. Esta hipótesis requiere de la especificación previa del concepto de sostenibilidad que se utiliza y de los aspectos del desarrollo urbano que no cumplen con la misma, ya que éste es un término excesivamente genérico cuyo uso indiscriminado puede dar pie a planteamientos equivocados.

Partimos pues del concepto de sostenibilidad en el estudio de la relación entre turismo y urbanismo, entendiendo como premisa indispensable la necesidad de que un producto urbano/turístico mantenga su atractivo en el largo plazo, más allá de la consecución de otros hitos y objetivos en el medio y corto plazo.

Se ha iniciado el trabajo de tesis arrancado desde el postulado de los resultados presentes en la actualidad, contrastables a partir de parámetros objetivos y equiparables al de muchos otros ámbitos costeros de la geografía española, como detonador de la necesidad investigadora.

En particular, en desarrollo de la hipótesis general, se establecen las siguientes hipótesis específicas:

a) El diseño urbano resultante no ha permitido una atracción continua del turismo con una capacidad de reestabilización del proyecto que se puso en marcha.

Tal y como se ha observado en el estudio del estado del conocimiento, la hipótesis fundamental de trabajo en la puesta en marcha de

la costa mediterránea como polo turístico en los años 60 esta cimentada sobre la idea de atraer el flujo de divisas extranjeras al país.

Se comprobará pues si en la actualidad la intención inicial de conseguir configurar los enclaves costeros mediterráneos como un destino turístico internacional de primer nivel que atrajese el flujo de divisas extranjeras se ha conseguido, y en que medida esto ha supuesto un coste en otros campos, manteniendo la hipótesis general de la necesaria sostenibilidad en las actuaciones.

b) Si se analizase el proceso desde un enfoque pluridisciplinar, se ha promovido un modelo turístico de masas de baja calidad y escaso valor añadido.

Las condiciones de partida con las que se establecieron los enclaves estratégicos de La Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional han variado desde la década de los sesenta en la que se implantaron. En el caso de La Manga, una de sus actuaciones más paradigmáticas, la población inicialmente proyectada de menos de 60.000 habitantes, se ha visto fuertemente sobrepasada superando los 250.000 habitantes los últimos años.

Se parte pues de la hipótesis del estudio de este turismo desde la necesaria sostenibilidad entendiendo ésta tanto en su faceta medioambiental o paisajística como en lo que económico, en tanto en cuanto como hemos podido observar en el estado del conocimiento la algunos autores apuntan a la importancia de la inversión presupuestaria que conllevaron los planes de desarrollo y el retorno por tanto en el campo económico y social que se esperaba de ellos.

De igual manera, se deberán de repercutir estos planteamientos bajo las mismas premisas de sostenibilidad en otros ámbitos de distintos campos: la creación de una trama urbana bien estructurada, la creación de puestos de trabajo con una riqueza bien repartida en el entorno, la generación de infraestructuras y servicios asociados al nuevo modelo de ciudad, etc.



c) La propiedad privada del suelo para edificar no ha generado un producto óptimo, entendiéndose éste como un producto de mercado ajeno a los intereses especulativos.

El valor del suelo en la fachada mediterránea ha experimentado fuertes tensiones como se ha puesto de manifiesto en varias de las referencias bibliográficas del estado del arte en el apartado anterior. Al margen de la afección que pueda existir a la calidad paisajística, en la costa se producen tradicionalmente en las últimas décadas fuertes procesos especulativos asociados a la urbanización del litoral.

Se enmarca pues como premisa de estudio la hipótesis específica en el caso de La Manga de establecer el concepto de producto urbanístico óptimo como aquel que es capaz mantener su valor o potenciarlo en el mercado inmobiliario del turismo de costa, manteniéndose al margen de los procesos especulativos. Esto conlleva la obligación de mantener el valor patrimonial de los edificios o el coste de oportunidad de inversión en suelo como valor añadido, en base a la existencia de un entorno valioso en si mismo, por su calidad paisajística, sus infraestructuras, sus servicios y actividades turísticas, y no en base a la generación de simples expectativas o la existencia o la escasez de suelo disponible para edificar.



Fig 3.1 Últimas promociones sin vender en la zona norte de La Manga (Veneciola km. 17, 2011)

d) No se ha seguido criterios a largo plazo para garantizar la calidad del desarrollo urbano en el planeamiento urbanístico.

Se plantea como imprescindible para la realización del análisis y el diagnóstico territorial el entender como únicamente satisfactorios los criterios fijados de cara al mantenimiento de la calidad en el largo plazo. Se parte del supuesto de validación de aquellas conclusiones en las que las propuestas sean capaces de mantener su atractivo en un escenario de al menos 50 años vista, al margen de la erosión inevitable que puedan provocar los cambios inesperados de coyuntura económica, social o política en el entorno.

La actual coyuntura de La Manga presenta un marco adecuado para valorar el efecto de las políticas urbanísticas y turísticas en este enclave litoral con suficiente perspectiva. Al igual que el resto de proyectos coetáneos en el tiempo de la Ley de Centros Turísticos de 1962, el paso de cinco décadas desde su puesta en marcha ofrece el suficiente contraste histórico para realizar un diagnóstico claro de la problemática (partiendo de la premisa de fijar los criterios urbanísticos a largo plazo como garantía de un desarrollo sostenible). La erosión a analizar en base a los criterios de sostenibilidad planteados adquiere verdadera carta de naturaleza en el momento que el análisis es lo suficientemente retrospectivo en el tiempo como para poder abordar distintas coyunturas políticas, económicas y sociales, lo que garantiza una suficiente robustez de los resultados y las conclusiones planteadas, situación que aquí si se presenta.

e) La administración no ha cumplido su función como instrumento e institución que garantice las necesidades en el largo plazo del territorio.

Los numerosos cambios legales y urbanísticos acaecidos en las últimas décadas en materia urbanística, expresados durante la fase de estado del arte en la materia, han redundado en peso creciente de la esfera municipal en el papel de la administración como garante del bien común en materia urbanística. El papel de la

administración no se ha visto ni fortalecido ni menguado con el paso de los años como señalan distintos autores, sin embargo si que se ha producido una transferencia de poderes desde la administración central del Estado a las Comunidades Autónomas y los ayuntamientos.

Desde su proceso de creación durante el régimen franquista, La Manga ha vivido coyunturas políticas y administrativas de muy distinto signo, mostrándose muchas de ellas (de manera inexorable), responsables en mayor o menor parte del resultado obtenido en la actualidad. La Manga, al igual que muchos otros enclaves del litoral mediterráneo, ha sido participe de estos cambios que es preciso evaluar desde la premisa planteada del entendimiento de la administración como garante de la necesidades en el largo plazo. En este caso, a la luz de lo estudiado en el estado del conocimiento, se plantea pues como fundamental el papel de la administración local como ejecutor de esta garantía.

La especial situación administrativa de La Manga, constituida por dos municipios distintos (Cartagena en sus primeros kilómetros y San Javier en los siguientes) será un elemento a tener en cuenta en el análisis de este fenómeno.

Al margen del análisis político, cuyo contenido queda fuera del alcance de esta tesis, resulta posible plantear, como se ha constatado en algunas de las referencias bibliográficas del capítulo anterior, que la presencia durante los años de democracia de pequeños grupos independientes o bisagra en los gobiernos municipales de Cartagena y San Javier pueda estar asociada a intereses urbanísticos.

En cualquier caso, lo que sí se plantea como premisa para el futuro estudio de la problemática analizada (cuyo actor principal hay que recordar que es siempre la iniciativa privada), es la relación biunívoca que desarrollo urbanístico e impulso político (y por tanto acción de la administración) mantienen, tanto durante todas las épocas (dictadura y democracia), como a todos los niveles (estado, autonomías y ayuntamientos).



Fig 3.2 Escudos del Partido Cantonal de Cartagena y el Partido Independiente de San Javier

### 3.2 OBJETIVOS

La presente tesis se realiza jerarquizando sus objetivos en función de la prioridad investigadora y del alcance que éstos implican.

Se han planteando los objetivos por tanto a dos niveles. Uno principal, a nivel estructural, que exige conclusiones globales que rebasan el marco específico y geográfico de La Manga. Éste permite, mediante un cierto grado de extrapolación, la asunción y el establecimiento de conclusiones a nivel de toda la geografía del Estado (siempre desde el punto de vista cualitativo, y con las correcciones que implican los matices inherentes a cada fenómeno local).

Complementariamente, se establecen otros objetivos secundarios, que se ciñen al ámbito de investigación específico de La Manga, y cuya problemática concreta se limita únicamente a este ámbito de intervención en tanto en cuanto las hipótesis empleadas para abordarlo están muy subordinadas a parámetros intrínsecos del territorio donde se efectúan.

Como objetivo estructurante principal se plantea el **análisis del impacto económico, social y ambiental que han ido teniendo los distintos marcos político, económico y legal en el urbanismo litoral desde la aparición del fenómeno del turismo de masas a través del caso concreto de La Manga del Mar Menor**, un enclave del sureste murciano, singular por su potencial y excepcional configuración geográfica.

El caso de La Manga, aún siendo singular, es también paradigmático, por lo que resulta extremadamente interesante e ilustrativo para la investigación científica, en tanto en cuanto ha vivido toda la travesía legal, política y económica que se ha producido en España desde la aparición del turismo de masas hasta la actualidad, adaptando su fisonomía urbanística a los quehaceres que imperaban en cada momento. Hay que recordar que La Manga, al igual que el turismo de masas y el propio urbanismo moderno español, que inicia la ley del suelo de 1956,

arranca de una situación virgen de finales de los cincuenta hasta la caótica situación actual, llevando por tanto los tres (urbanismo, turismo y territorio) caminos paralelos y entrelazados en su desarrollo, que permiten plantear diversas conclusiones a partir del estudio de datos objetivos.



*Fig 3.3 La Manga del Mar Menor de principios de 1960 frente a La Manga de 2007. Fuente: Paisajes españoles.*

La Manga del Mar Menor, un cordón de arena de casi 20 km y apenas 80 m. de ancho en algunos de sus puntos, se ha convertido hoy en día en unos de los principales polos turísticos del levante mediterráneo. Sin embargo, su cuestionable éxito y la naturaleza del producto turístico obtenido establece un claro ejemplo de cómo el turismo, los ciclos económicos, las modificaciones en materia urbanística y los distintos impulsos políticos que en esta materia han ido dando los diversos gobiernos y administraciones, han ido configurando los numerosos enclaves litorales de la turística fachada marítima de España.

La Manga constituye un excelente campo de operaciones en el que volcar el estudio de todos estos elementos señalados. Creada de la nada a principios de los años 60, ha ido poniendo en práctica todos los cambios legislativos en materia económica y urbanística, adaptando su fisonomía a los vaivenes del momento. El resultado final constituye pues la suma de diversas actuaciones y el efecto de las distintas coyunturas que se han ido depositando en su arena a lo largo de los últimos 50 años, arrojando conclusiones tanto en materia urbanística, como en el análisis sociológico y en el estudio de los modelos turísticos. El diagnóstico efectuado es sin duda (en su versión resumida a nivel estructural), extrapolable a los comportamientos y resultados que se pueden observar en otros distintos enclaves de análoga vida como Torremolinos, Sotogrande o Marbella en Andalucía, Benidorm, Campoamor o Alicante en la Comunidad Valenciana, y otros tantos como Tossa de Mar en Cataluña o Artá en Baleares.



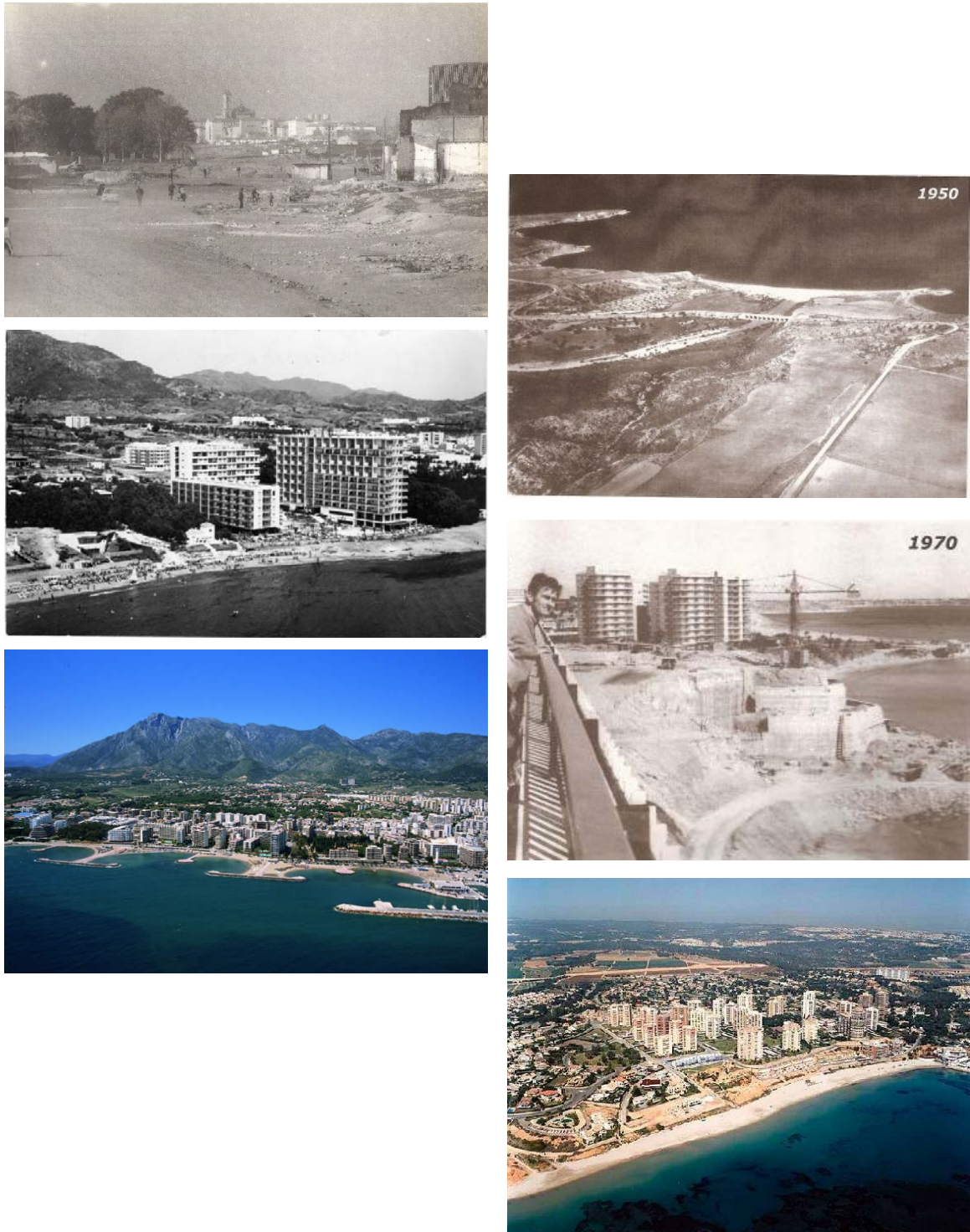


Fig 3.4 Ejemplos de Marbella y la Dehesa de Campoamor vistos en 1950, 1970 y en la actualidad. Fuente: archivos históricos de las poblaciones de Marbella y Campoamor.

En los objetivos secundarios, se establecen cuatro grandes líneas de trabajo. Sus conclusiones, habiendo presentado en ocasiones resultados parecidos en otros lugares de la fachada litoral nacional, se limitan sin embargo al ámbito exclusivo de La Manga, en tanto en cuanto parten de hipótesis inherentes a la naturaleza específica de este territorio.

El primer objetivo secundario de la investigación es **estudiar la problemática concreta en el paisaje litoral de una intervención a gran escala diferida en el tiempo.**

Los actuales enclaves turísticos de la costa mediterránea surgen en su mayoría en la época de los años 50 y 60, constituyendo muchos de ellos importantes proyectos de creación o ampliación y potenciación de un tejido urbano destinado al establecimiento de la industria del turismo. Estos proyectos, por sus colosales proporciones, resultan muchas veces difíciles de controlar o de mantener dentro de los parámetros de planificación que se plantearon en el momento de su concepción.

Un estudio en profundidad en esta materia a través del caso concreto de La Manga, nos arrojará resultados sobre cuales son las claves y riesgos de estos megaproyectos, siendo un objetivo fundamental observar con detalle la erosión de los planes iniciales cuando el proyecto se dilata en el tiempo a lo largo de varias décadas. La evaluación de fenómenos de estas características requiere de un marco temporal suficientemente consolidado, que en el apartado de hipótesis hemos establecido en 50 años de cara a poder plantear conclusiones con suficientemente perspectiva.

Los resultados de este estudio, validados por el análisis retrospectivo histórico, resultarán esenciales de cara a realizar un diagnóstico que evalúe la sostenibilidad de estos megaproyectos costeros en el largo plazo. Eso sí, manteniendo la premisa planteada de no ser extrapolables en su conjunto al ámbito general de la costa española, ya que en este primer objetivo secundario se

parte de hipótesis específicas del caso concreto de La Manga del Mar Menor.

Como segundo objetivo secundario se plantea la necesidad de **documentar el proceso de masificación urbana en el caso de La Manga**, un proceso singular de gran interés desde la perspectiva histórica. La ausencia total hasta el momento de ningún análisis con cierto grado de retrospectiva urbanística, hace necesaria una labor de documentación que permita reconstruir desde un enfoque integral la masificación existente. No se trataría pues, de abordar el problema únicamente desde las consecuencias actuales, como se suele hacer habitualmente, sino de hacerlo analizando los hechos que se fueron concatenando en el pasado. Se planteará de igual manera en qué grado una cierta retroactividad en las intervenciones hubiese ayudado a paliar el problema de masificación actual.

El proceso que ha configurado La Manga presenta interesantes singularidades no extrapolables a otros entornos desde el punto de vista del diagnóstico urbanístico y territorial. La presencia de un solo agente urbanizador responsable de llevar a cabo tan faraónico proyecto, el papel jugado por el Estado y las administraciones locales en un dilatado proceso de casi 50 años o la actuación de promotores, técnicos y cadenas turísticas en el desarrollo y transformación de La Manga frente a las coyunturas cambiantes conforman un relato que es necesario documentar de cara a poder evaluar los resultados del proceso con cierta capacidad de análisis retrospectivo.

De esta manera será posible abordar, mediante una reflexión argumentada en hechos históricos, el juicio sobre cuales fueron las causas del resultado actual, en base a si el caso de La Manga es el mero resultado de la desvirtuación de un buen plan original o si por el contrario dicha idea de partida adolecía ya de por si de una cierta componente insostenible. Hay que señalar que el interesante proceso de génesis y desarrollo de esta antigua restinga de arena (que en su momento representó la punta de lanza de un proceso a nivel nacional), ha estado durante muchos años en el candelero informativo debido a

las numerosas controversias que ha ido planteando.

Sin embargo, sobre su concepción y desarrollo inicial planean muchas lagunas debido a su generalizado desconocimiento. Esta falta de perspectiva histórica, se ha ido consolidando en la actualidad en enclaves como La Manga, una vez que los actores que lo impulsaron han ido desapareciendo de la primera línea informativa en favor de otras problemáticas teóricamente originadas por fenómenos de relativos sólo a los últimos 15 años.

De igual manera, al margen de la valoración que merezca el resultado del proceso de masificación urbana, y sin afán de enjuiciar ni establecer ningún juicio de culpabilidad a nivel personal, será necesario razonar en que medida la participación de cada uno de los actores o coyunturas que intervinieron en el proceso colaboraron a configurar el resultado vigente, deslindando el marco de responsabilidad de cada uno de ellos.



Fig 3.5 Evolución urbana de la vista aérea del primer kilómetro de La Manga en los sucesivos años 1956, 1979 y 2009  
Fuente: CARTOMUR.

El tercer objetivo secundario consiste en **establecer conclusiones en torno a las consecuencias que sobre el litoral español, y en especial, en el caso concreto de La Manga, tuvo la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional del desarrollismo franquista.** Esta herramienta legal de 1962 enmarcada en los Planes de Desarrollo del franquismo tecnócrata no ha tenido hasta ahora el suficiente reconocimiento en su labor como palanca de cambio del modelo productivo español, reorientándolo de manera decisiva hacia el turismo, del cual seguimos todavía viviendo en la actualidad.

Esta ausencia de reconocimiento redunda por tanto también en la inexistencia de estudios científicos, en especial en lo que se refiere al análisis y explicación de la afección urbanística, que tuvo esta reorientación económica hacia el turismo de masas. Y más en particular, resulta interesante analizar como el urbanismo actuó como elemento catalizador imprescindible para canalizar todo este proceso de cambio en la sociedad española.

La LCZITN de 1962 del ministro Manuel Fraga Iribarne no fue tan sólo un mero acicate para promocionar el turismo español de sol y playa. En conjunción con los planes de desarrollo de otros ministerios se trataba de un paquete integral de políticas orientadas a poner en valor el turismo de nieve, el turismo interior y las segundas residencias en urbanizaciones. Sin embargo, el núcleo central y el armazón ideológico de este paquete legislativo turístico-urbanístico estaba consagrado a atraer las divisas extranjeras a través del litoral. El empeño del régimen en este sentido analizará como se llega hasta el punto de conseguir cambiar el modelo productivo nacional de manera irreversible.

El objetivo desde un punto de vista urbanístico residirá por tanto en ver en que medida esta ley resultó responsable del cambio que se originó en la fachada litoral española y en analizar si entró en colisión con la entonces recientemente aprobada Ley del Suelo de 1956. Dicha ley (que establecía la figura de los planes

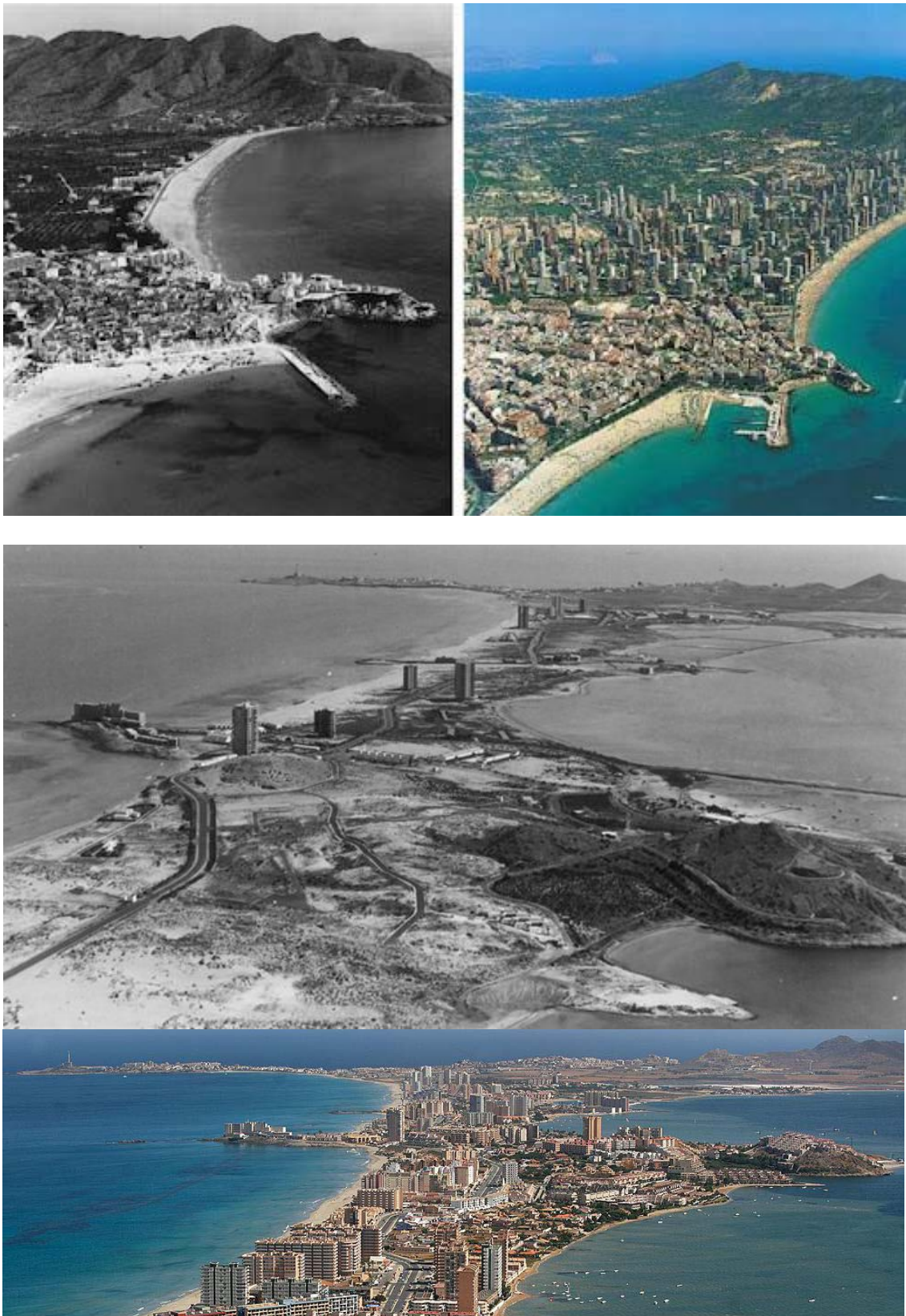
generales como herramienta de cabecera en el planeamiento urbanístico) está en el origen del urbanismo moderno español, y es la base de las sucesivas leyes del suelo que se fueron concatenando en las siguientes décadas.

Evidentemente, dado que existirá gran heterogeneidad de resultados en torno a los 78 proyectos que se ejecutaran a lo largo del litoral nacional bajo la Ley de Centros Turísticos entre 1964 y 1975, el trabajo se centrará en la problemática específica de La Manga realizando alusiones a otros enclaves según los casos.

Y es que, pese a presentar en ocasiones síntomas parecidos, modelos de desarrollo turístico como por ejemplo La Manga y Benidorm diferirán considerablemente en su desarrollo pese a su cercanía geográfica y a obtener resultados equiparables, debido al distinto desarrollo de su proceso urbanístico (fig 3.6).

En este sentido, el análisis y diagnóstico en torno a este tercer objetivo secundario se razonará en su conjunto dentro del ámbito específico de La Manga, debido a la idiosincrasia propia de cada uno de los procesos que se llevaron a cabo durante esos años en todo el litoral. El estudio y análisis exhaustivo de todos y cada uno de estos proyectos, que hubiese podido realizarse de cara a analizar los efectos globales y pormenorizados que tuvo la Ley de Centros Turísticos de 1962 sobre la costa española, hubiese constituido por su alcance y la envergadura del trabajo una sola tesis doctoral en sí misma.

Las conclusiones por tanto que se determinen de este tercer objetivo secundario, aun habiendo rasgos comunes en muchos otros enclaves de costa, que nos permitirán extrapolar alguna consideración en el ámbito global, se circunscribirán únicamente en su integridad al ámbito de estudio del marco específico de La Manga del Mar Menor.



*Fig 3.6 Distinta evolución de los procesos urbanísticos de Benidorm y La Manga del Mar Menor. Fuentes: archivos históricos regionales del CEHIFORM.*



El cuarto, y por tanto último objetivo secundario de la tesis, es **establecer un diagnóstico claro sobre los resultados y la situación actual de hipertrofia urbana de La Manga**. Se ciñe pues a analizar los parámetros urbanísticos y sociopolíticos actuales, estableciendo los síntomas que se traducen en las diversas patologías urbanas existentes. Este apartado ya pone el foco sobre aspectos y lugares concretos de La Manga, limitándose a esbozar diversas soluciones, que en un futuro pudiesen atenuar las diversas problemáticas existentes.

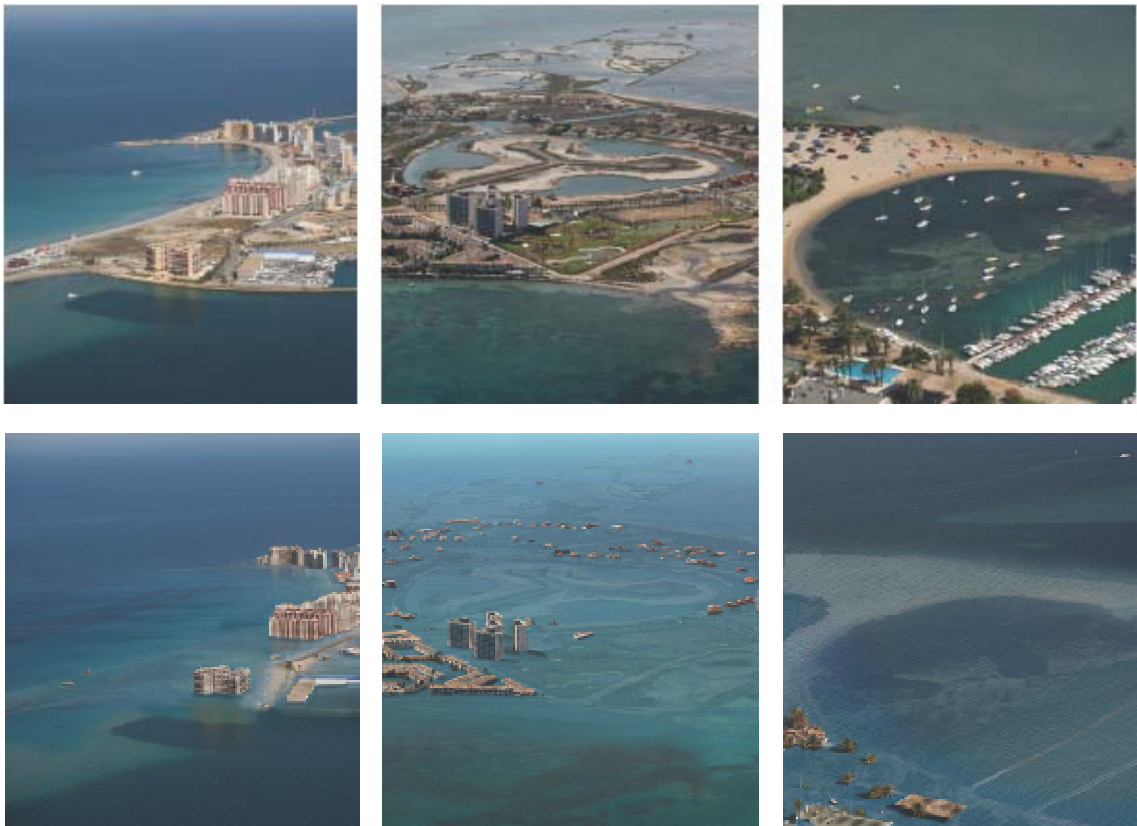
El proyecto que originariamente Bonet planteó para 56.000 plazas, con gran parte de su población asentada durante todo el año se ha convertido en una colmatada megaestructura hipertrofiada que acoge cada verano más de 250.000 habitantes y que en invierno transforman el entorno en un paraje vacío.

La alta concentración generalizada de densidad que hemos observado citada en repetidas ocasiones en las referencias existentes en el estado del conocimiento, junto a la inexistencia de equipamientos y zonas verdes, o la caótica inercia que ha llevado a agotar en apenas 30 años el suelo urbanizable que preveía el plan inicial conforman pues un problema de gestión urbanística que es pertinente evaluar de cara a plantear soluciones de futuro o a evitar futuros errores que otros entornos susceptibles de acometer procesos similares al de La Manga.

La presencia de núcleos urbanos sobrecargados en la costa implica un importante consumo de recursos y la necesidad de una dotación de infraestructuras cuyo uso se ve sólo justificado durante unos pocos meses al año, lo que hará necesaria una reflexión a este respecto en el diagnóstico.

De manera complementaria, es necesario además analizar los riesgos naturales que implican estas fuertes concentraciones de población. Esta cuestión, como se ha podido observar en el capítulo anterior del estado del conocimiento, ha sido el origen de numerosas polémicas sociales y controversias políticas.

Dicha problemática, que de la misma manera que en La Manga se pueden encontrar en muchos otros enclaves del litoral, formará parte de un necesario análisis exhaustivo que determine en qué medida existen riesgos naturales, medioambientales o sociales en el territorio. Estas conclusiones son evidentemente sólo suscribibles al caso concreto de La Manga ya que se trata de un territorio de especial singularidad geográfica, no pudiéndose encontrar en todo el mediterráneo español y europeo una configuración orográfica asimilable a la restinga de arena murciana.



*Fig 3.7 Algunas imágenes del fotomontaje realizado por Greenpeace sobre La Manga en su libro PhotoClima de 2007 denunciando las consecuencias mundiales del cambio climático.*

Por último, dentro de este cuarto objetivo secundario, será preciso descender a los puntos conflictivos actuales del caso concreto de La Manga. La presencia todavía de algunos focos pendientes de resolver, con cierta controversia como Veneciola, Puerto Mayor y el Vivero nos plantearán dilemas urbanísticos muy propios de estos núcleos urbanos ya consolidados del litoral que arrojan todavía problemáticas de difícil resolución en su planeamiento.

Su análisis y conclusiones respetando las premisas de sostenibilidad esbozadas en el apartado de hipótesis, nos facilitarán soluciones que pueden ser en ocasiones extrapolables a otros puntos de la costa mediterránea.

El análisis y planteamiento de estos casos, junto al diagnóstico territorial y urbanístico de los problemas actuales de la situación resultante de La Manga, constituirán el núcleo de conclusiones de este cuarto objetivo secundario de la tesis.



Fig 3.8 Proyecto de edificación para el trébol central de la zona de Veneciola (2008)

*En los procesos de urbanización del litoral mediterráneo español, caso La Manga*

### 3.3 METODOLOGÍA

La metodología a seguir se basa en un proceso de búsqueda de información, contraste de la misma a distintos niveles y establecimiento de líneas argumentales para establecer distintas hipótesis que den paso a conclusiones. La naturaleza de las fuentes a consultar es muy heterogénea, en gran medida debido a la diversidad de campos de estudio y segmentos históricos que aborda la bibliografía ya expuesta en el estado del conocimiento. Aparte de las vías bibliográficas tradicionales, se deben analizar desde los numerosos archivos y documentos urbanísticos históricos, algunos de ellos de restringido acceso, de administraciones públicas y colegios profesionales, hasta las hemerotecas de los distintos medios de prensa escrita o el contraste directo con los afectados vivos que posean información significativa.

#### 3.3.1 Toma de datos y análisis documental

##### *Documentos técnicos*

Evidentemente, dada la naturaleza eminentemente orientada a la problemática urbanística de la tesis, la principal fuente de información de la misma serán los numerosos documentos urbanísticos existentes a lo largo de los 50 años de vida de La Manga del Mar Menor.

En este sentido, hay que subrayar que se trata de una enorme cantidad de documentación que se ha generado en este periodo de tiempo, existiendo innumerables proyectos urbanísticos del tipo planes generales, parciales, especiales, modificaciones y reformas, refundidos de las mismas, etc. e incluso numerosos proyectos urbanísticos de difícil encaje en la legalidad formal de toda normativa. Además de la importante cifra de proyectos y versiones de los mismos, habitual en estos entornos de costa de intensa actividad urbanística, hay que tener en cuenta el hecho de que muchos de ellos estarán realizados, pero otros tantos habrán importantes modificaciones o habrán quedado en una simple declaración de intenciones. Es por esto que es importante

subrayar y jerarquizar la distinta importancia de los elementos a estudiar. Se diferencia de manera notable los planes generales y propuestas no consumadas de índole masterplan y de ordenación global, de los diversos proyectos y planes parciales que habrán ido parcheando la fisonomía urbana de la lengua de arena.

Los planes generales o diversos instrumentos de planeamiento general analizados constituirán herramientas de trabajo muy útiles para la investigación. Los iniciales serán de gran interés, pues muestran las intenciones primigenias del proyecto que dio génesis al proceso urbanístico de La Manga. A éstos se consigue acceder, no sin dificultad, al tratarse del archivo histórico original de los planes de desarrollo del franquismo adscritos al ministerio de vivienda. Éstos en su día, tras la transferencia constitucional de competencias en materia de urbanismo a las Comunidades Autónomas, fueron entregados a la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia, constituyendo una encomiable labor de biblioteconomía de búsqueda, identificación, catalogación y estructuración ordenada.

Hay que subrayar el especial valor de estos documentos, ya que no contendrán sólo las intenciones iniciales de arquitectos y promotor, limitándose a los planos y los estrictos documentos reglamentarios, sino que incluirán todas las distintas propuestas (informes, cartas, solicitudes) y el tránsito que fue sufriendo el proceso al completo con todo detalle, al tratarse de un proyecto de importancia nacional encuadrado en la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional de 1962.

Se trata por tanto de una documentación tal y como se ha anticipado en el estado del conocimiento no sujeta al formato tipo o la reglamentación específica que imponía la ley del suelo, de gran valor histórico (no sólo investigador pues), cuyo uso está restringido, al tratarse de ejemplares únicos y originales. Esta documentación, muy profusa tanto en el ámbito técnico como en el administrativo, contrastará sin embargo con la correspondiente a los documentos de ordenación pormenorizada existente durante

las décadas siguientes, que serán muy abundantes en volumen y detalle pero de menor valor histórico e científico.

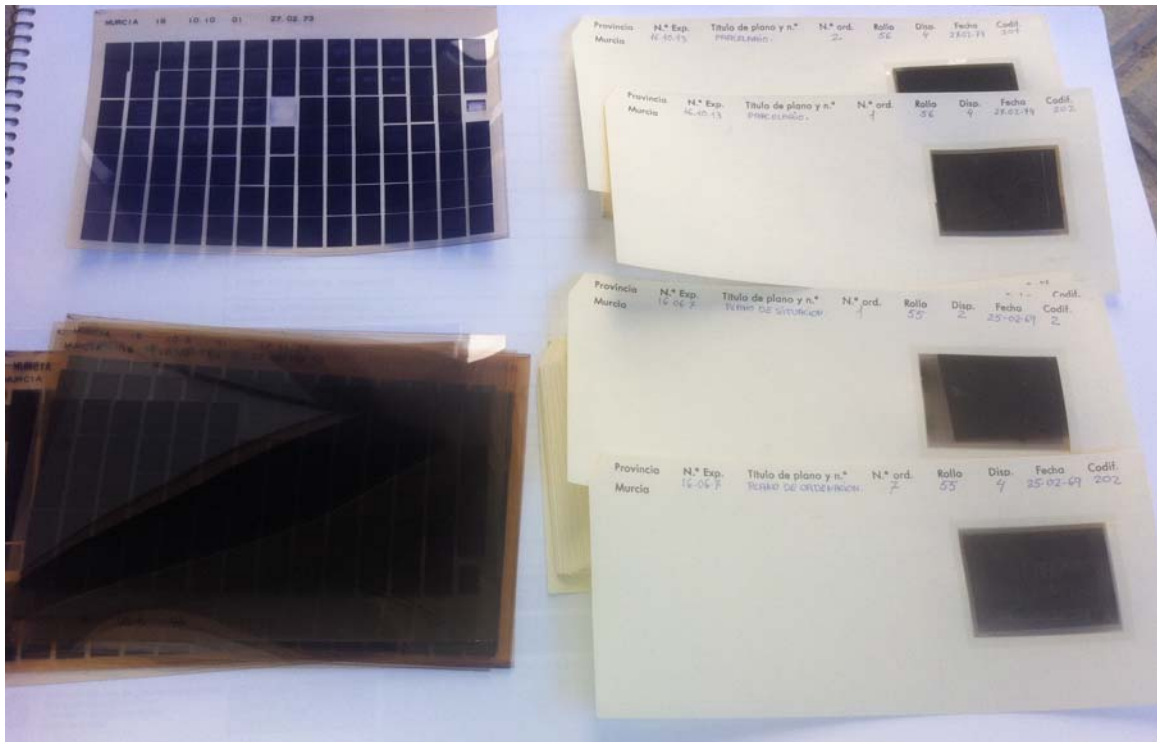


Fig 3.9 Microfilms y diapositivas con distintos planes de La Manga en fase de catalogación.



### *Los documentos administrativos, informes y sentencias judiciales*

Uno de los aspectos más interesantes del proceso que sirve para configurar La Manga radicará en los abundantes cambios normativos y legales que ha sufrido ésta durante su desarrollo desde los la década de los sesenta hasta nuestros días. La evolución que en materia urbanística ha ido teniendo España desde el nacimiento de la primera Ley del Suelo en 1956 va casi en paralelo al proceso de creación, puesta en marcha y consolidación del macroproyecto de urbanización que suponía convertir aquella restinga de arena en una ciudad de vacaciones.

En este aspecto, al igual que en otros tantos enclaves de la fachada litoral española, el proceso de urbanización ha dado pie a numerosos litigios, informes y sentencias que han sentado jurisprudencia materia de derecho administrativo y forman las bases del desarrollo urbanístico actual.

Se estudiará por tanto en este campo a lo largo de la tesis abundante documentación administrativa y legal de cara a poder abordar con mayor rigurosidad la influencia de los cambios legislativos en materia urbanística y su afección a los procesos urbanizadores. En el caso de La Manga, este repertorio va a ser muy prolífico, documentándose prácticamente toda la casuística posible, ya que Tomas Maestre, abogado y principal promotor de La Manga llegó a ser uno de los principales litigantes del Reino de España debido a la innumerable cantidad de litigios privados y contenciosos administrativos que planteó contra la administración pública, durante la implantación y desarrollo del proyecto.

### *La información periodística y publicitaria*

Resulta evidente que un proyecto urbanizador como La Manga genera ingente documentación desde el punto de vista informativo y publicitario. La documentación en este sentido se utilizará para referenciar los distintos procesos del proyecto desde punto de vista cronológico y para cuantificar el impacto

social que generan cada uno de los acontecimientos que se han ido sucediendo en los 50 años de vida de este singular enclave mediterráneo y en general de la mayor parte de los enclaves turísticos surgidos al calor de la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional de 1962.

La tesis abordará el estudio desde un ámbito pluridisciplinar, siendo por tanto los parámetros técnicos que rigen el proyecto urbanizador de La Manga estudiables también desde una perspectiva sociourbanística, ligada por tanto a presiones políticas, económicas, legales y sociales que son perfectamente reflejables a través de la inmensa documentación disponible en las hemerotecas de prensa.

Suelen existir en esta materia abundante información en forma de libros, artículos de periódico, anuncios, reportajes e incluso películas, todos ellos en muchas ocasiones enfocados a generar estados de opinión, favorecer de manera indirecta intereses privados, o influir de manera directa en posibles clientes, poseyendo todos ellos por tanto cierto ineludible sesgo de subjetividad o de interés. Se procederá a analizar en consecuencia esta información de manera crítica, no otorgándole el mismo valor documental que otra serie de documentos técnicos, como contrapunto a su posible intencionalidad al margen de la investigación científica.

### *Entrevistas*

Para profundizar en la interpretación de la distinta documentación analizada, se habrá de recurrir a un nutrido elenco de actores, expertos y perfiles de muy distinta orientación, todos ellos conocedores del fenómeno acaecido en La Manga del Mar Menor. Para barrer toda la casuística y poder contemplar todos los posibles enfoques se deberá de realizar entrevistas a personajes de todos los perfiles estimados más interesantes.

Se ha de contar evidentemente con gente directamente ligada o promotora del proceso, actores que tuvieron que desempeñar un papel de control en algún momento, y también con

personas ajenas al proceso que simplemente hayan realizado una labor de análisis por algún motivo a posteriori. Se acude a todos los campos profesionales para obtener los más variados enfoques (promotores, arquitectos, ingenieros, periodistas, biólogos, políticos de izquierdas y derechas, abogados e incluso algún albañil que trabajase en las obras de construcción de cara a poder confrontar todas las visiones desde todos los niveles de conocimiento).

Se procurará plantear siempre las mismas preguntas a cada una de las personas entrevistadas (respetando siempre, como es natural, la idoneidad de su perfil y la presunción de conocimiento de cada uno de ellos, en consonancia con el derecho a la privacidad de los entrevistados y la mera vocación científica de las entrevistas), de cara poder realizar una fehaciente labor de comparación. De igual manera, se objetivará al máximo el contenido de las preguntas de cara a evitar posibles respuestas inducidas o la presencia de planteamientos preconstituidos en las preguntas que provoquen cierta predisposición a orientar el contenido de las respuestas.

Por último, para realizar una cierta labor de contraste que evite el sesgo que produce la existencia de versiones con relatos interesados por tratarse de actores de parte en muchos de los casos, se preguntará sobre valoraciones comunes en aspectos con una importante carga subjetiva. En este sentido, se contrastarán siempre todos los hechos o documentos analizados por al menos dos fuentes distintas sin vinculación aparente alguna comprobada, tanto en el interés profesional o económico, como en la adscripción técnica o ideológica.

### 3.3.2 Secuenciación crono-metodológica de la realización de la tesis

Dado que se trata de un proceso de carácter histórico, el cual, a la luz del estudio del estado del conocimiento, se podría catalogar como un puzzle del que sólo quedan algunas piezas por encajar (pero en donde las piezas ya encajadas se desconocen las causas), el proceso investigador realizado se ha de conformar de la siguiente manera:

1. Identificación de intervenciones significativas en base a artículos de prensa y otros documentos tales como exposiciones, congresos o publicaciones relacionadas.
2. Recabar información del proceso urbanístico que configuró La Manga a través de los años 50, 60, 70, 80 y 90, prestando también atención a todos los elementos colaterales de las épocas relacionadas con el proceso tanto en el ámbito social, como político, legal o económico.
3. Cribado de la numerosa y heterogénea documentación recogida (del tipo planes urbanísticos, sentencias, libros o informes procedentes de archivos históricos municipales de Cartagena y San Javier, colegios de arquitectos de Madrid y Cataluña, Consejería de Obras Públicas, etc...), y establecimiento de una secuencia cronológica de acontecimientos que resuma las fases del proceso producido en los últimos 50 años.
4. Caracterización de las fases del proceso. Puesta al día de un estado del arte de la materia y configuración de índice bibliográfico de los elementos de mayor relevancia e interés investigador del proceso.
5. Planteamiento de las posibles explicaciones que justifiquen el resultado actual de La Manga en base a lo que desprenden las informaciones extraídas de los documentos cribados sobre el proceso urbanístico desde los inicios hasta la actualidad. Planteamiento de posibles incógnitas e interpretaciones que expliquen comportamientos

acometidos por los distintos actores del proceso en el pasado.

6. Generación y realización de entrevistas a personas con intervención directa o con conocimientos significativos del proceso. Debido a la coyuntura histórica, gran parte de los principales actores del proceso que dio nacimiento a La Manga siguen todavía vivos, estando extinguida la mayor parte de sus responsabilidades legales. Su aportación e interpretación puede ayudar a desvelar numerosas incógnitas del apartado anterior.

7. Contraste de las distintas hipótesis y teorías planteadas. Contraste de prueba entre los distintos entrevistados sobre materias comunes para evitar un cierto sesgo subjetivo o interesado por parte del entrevistado. Planteamiento de distintas hipótesis concluyentes en base a toda la documentación contrastada.

8. Establecimiento de una línea argumental analítica del proceso en formato de tesis doctoral, redactando en su contenido las conclusiones resultantes sobre los objetivos específicos del caso de La Manga. Planteamiento en esa línea argumental, en base a las hipótesis analizadas, de conclusiones generalizables a los procesos de urbanización en el mediterráneo partiendo del caso estudiado de La Manga.

## 4. CLAVES DEL PROCESO PREURBANÍSTICO EN UN PROYECTO A GRAN ESCALA

### 4.1 La Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional: una herramienta legislativa socio-urbanística del desarrollismo al margen de la Ley del Suelo de 1956

#### 4.1.1 *El Ministerio de Turismo y los antecedentes de la primera formulación de una verdadera ordenación territorial turística en España*

Tal y como se ha analizado en el capítulo dos sobre el estado del conocimiento, la España que arranca la década de los cincuenta (surgida de los diez años anteriores de política económica autárquica) es una España extremadamente empobrecida. Su principal problema ya no son los rescoldos, aún candentes, de la guerra civil ni el conflicto político que implica la imposición de un régimen que priva de las libertades más elementales.

Las principales preocupaciones de los ciudadanos españoles en estos años se limitan a erradicar la hambruna que la escasez de recursos ha generado en los diez años de absoluto aislamiento que ha vivido el país. Pues, además, del aislamiento internacional que sufrió el régimen franquista desde un primer momento, se han unido ahora la pérdida de los principales aliados alemanes e italianos tras el final de la segunda guerra mundial.

A nivel macroeconómico, los principales asesores de Franco le hacen ver la necesidad de hacer reformas estructurales a varios niveles advirtiéndole de que el país se encuentra al borde del colapso ya que las reservas de oro y la capacidad de generar alimentos se encuentran prácticamente esquiladas. España, que ha quedado fuera del Plan Marshall que está

acelerando la reconstrucción de una Europa devastada por la segunda guerra mundial corre el riesgo de verse sumida en una indefinida recesión que se vuelva irreversible.

Es entonces cuando el régimen empieza a realizar una serie de cambios significativos a distintos niveles. En primer lugar, pierden peso los falangistas que ven como muchos de sus ministros van siendo progresivamente sustituidos por jóvenes tecnócratas que apenas superan la cuarentena de años. Estos nuevos políticos, surgidos de las élites universitarias del país y generalmente vinculados al *Opus Dei*, no han vivido la guerra en el frente de batalla, y por tanto carecen de muchos prejuicios ideológicos revanchistas del falangismo u otras familias del régimen, que ven como su papel se va desdibujando en una sociedad cada vez más orientada al capitalismo americano. Son generalmente profesionales de formación económica o técnica, que pese a su clara identificación con el régimen y la obra del caudillo, presentan un perfil antagónico al de los generales que combatieron con Franco y que habían visto recompensados sus servicios copando los puestos en el gobierno con competencias especialmente en temas sociales como vivienda y trabajo (Tusell, 1998).

Es entonces cuando se empiezan a emprender en el país políticas estratégicas orientadas fundamentalmente a la entrada de divisas y a iniciar cierto aperturismo económico y diplomático (que no político) especialmente a nivel internacional, y es aquí donde el turismo juega un papel decisivo en el plan que van estableciendo estos nuevos hombres fuertes de régimen capitaneados por Laureano López Rodó, Mariano Navarro y Alberto Ullastres.

Estos ya habían conseguido esquivar el inmovilismo falangista aprobando la ley del suelo en 1956 a través del Ministerio de Gobernación y la Secretaría General Técnica, una ley, que no contaba con el apoyo de muchos sectores del régimen, pero que resultaba en principio necesaria para acabar la cierta discrecionalidad que ya asomaba en las políticas de suelo, y que venía a estar más en sintonía con las políticas

territoriales europeas. Sin embargo, la estrategia se antojaba mucho más dura en el caso del turismo.

El pensamiento falangista, anticomunista pero anticapitalista también por deficiencia<sup>1</sup>, veía todavía en el turismo toda suerte de trasfondos pecaminosos y amorales, hasta el punto que lo había prohibido en la década de los cuarenta, entendiéndolo como una reminiscencia del pasado republicano enemiga de la nación y de la tradición española.

En las cocinas del poder gubernamental, los tecnócratas a mediados de los cincuenta ya se habían hecho con casi todos los cargos intermedios de importancia a nivel técnico y político en el ámbito económico. Sin embargo, los falangistas, por su tradición de cercanía al obrero y su tendencia al populismo mantenían la tutela en las políticas de ministerios como el de la vivienda, y por tanto el poder de actuación en materia de urbanismo y política territorial.

Fue por tanto necesario articular desde mediados de los cincuenta, a través de los ministerios de economía, gobernación y comercio que sí estaban en manos tecnócratas, las bases para una ley que bordease las propias competencias en urbanismo, arquitectura y planificación territorial que estaban en manos falangistas<sup>2</sup>. Sin embargo: esta ley necesitaba de un cauce natural todavía no existente para salir a la luz: un Ministerio de Turismo.

En julio de 1962, cuando un joven Manuel Fraga Iribarne, entró en el gobierno español de tecnócratas ocupando la cartera ministerial de Información y Turismo, nadie podía imaginar que siete años después, este personaje (cuya herencia política para esta época dentro de su dilatada trayectoria posterior, se focaliza a menudo únicamente en su ley de prensa o en el anecdótico baño de Palomares) habría hecho del turismo la primera industria nacional. Esta afirmación, extraída de su biografía oficial institucional, y no por discutible menos significativa, está reflejando una extendida opinión: el importante papel que la administración española jugó en el despegue del turismo de

1. El falangismo, también denominado nacionalsindicalismo, es una teoría económica y política nacida en 1931 en España, de inspiración fascista y adaptada a las particularidades de la España de la época.

De carácter antiparlamentario y contrario a los partidos políticos, defiende el corporativismo basándose en un estado totalitario a través de un sindicato único y vertical en el que se aglutinarían empresarios y trabajadores al servicio de la nación. Se define anticapitalista y anticomunista (tercerposicionismo) y destaca por su nacionalismo extremo y su defensa del catolicismo, contemplando la vía revolucionaria para alcanzar sus objetivos políticos.

Promovían políticas de corte nacionalista y populista, siendo en su obra especialmente reconocibles las universidades laborales o la política de los poblados de reconstrucción y la vivienda social.

2. Durante 1957 a 1960, años de la gestación de la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico, fue ministro de Vivienda José Luis de Arrese y Magra (1905-1986). Arrese, arquitecto y político fijo de todos los gabinetes de gobierno de Franco a lo largo de la dictadura, era militante de Falange Española desde antes de 1936, y uno de los principales teóricos del nacional sindicalismo. Fue protagonista en 1956 del intento fallido de dar al régimen franquista una permanencia institucional y entre sus mayores logros en el ministerio de Vivienda figura la creación del Consejo Nacional de Vivienda, Arquitectura y Urbanismo.



masas en España y las consecuencias que el proceso urbanizador (que este fenómeno llevó aparejado), implicaron para la posteridad.

En cualquier caso, esta controvertida, pero posiblemente correcta reivindicación personal de Fraga, requiere de numerosos matices. Desde la administración se intentó un ambicioso modelo de ordenación y fomento de la actividad turística, que abarcaba desde la promoción de la actividad a la planificación territorial de los principales ámbitos receptores.

En los años cincuenta se define un sistema de planificación turístico territorial, aprobado definitivamente en los sesenta con la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional. Ésta pretendía conectar las previsiones ligadas a la política económica y el desarrollo turístico con la ordenación del territorio.

Se intentó un ambicioso modelo que desde el punto de vista técnico alcanzó un notable desarrollo, aunque posiblemente fracasó en su vertiente político-legislativa quedando finalmente reducido a poco más que una figura destinada a amparar y promocionar asentamientos urbano-turísticos denominados Centros de Interés Turístico Nacional.

Pero a pesar de ese relativo fracaso, estos *Centros de Interés Turístico Nacional* tuvieron una considerable importancia en algunos ámbitos regionales del litoral, cambiando por completo el aspecto de la fachada costera española, que ya nunca volvería a ser la misma entrando en un proceso constituido como irreversible.

En este sentido, se planteó un admirable edificio técnico-jurídico para su ejecución que, sin embargo, no cosechaba los mismos éxitos en su vertiente político-administrativa. Por el camino quedaron, no obstante, algunas realizaciones de gran interés y repercusión posterior. Una de ellas es, sin lugar a dudas, la promoción de un considerable número de asentamientos turísticos (los denominados Centros de Interés Turístico Nacional) que abrieron la vía a determinados modelos de desarrollo de esta actividad y que supusieron desde la perspectiva económica, al

menos desde el enfoque del corto plazo, la puesta en valor de importantes activos del litoral español y la generación de riqueza y divisas a efectos macroeconómicos (Galiana, 2006).

El fuerte impulso político que Fraga imprimió al Ministerio de Información y Turismo supuso, además de un importante afianzamiento administrativo del sector turístico (Cuétara, 1985), que ésta actividad comenzara a tener voz propia, reclamando ser considerada expresamente en la fijación de determinadas políticas estatales. Esta voluntad se hizo particularmente evidente cuando se reclamó para el turismo un papel protagonista en la planificación económica estatal desarrollada desde principios de los años sesenta (Planes de Desarrollo Económico y Social).

Este deseo aparece ya en la incipiente planificación económica que se desarrolló en España en los años cuarenta y cincuenta a cargo de la Secretaría General para la Ordenación Económico-Social (Plan Badajoz, 1952; Plan Jaén, 1953), donde se planteó la necesidad de formular acciones administrativas dirigidas a la ordenación y fomento de la actividad turística. La redacción de un Plan Nacional de Turismo (1955), en el que se introduce el concepto de Zona de Interés Turístico, al tiempo que se formulan principios regionales de actuación, es reflejo de esta voluntad (Fundación Cajamar, 2005). No obstante, esta línea no se afianzará hasta la creación del Ministerio de Información y Turismo (1962) que potenció la ya existente Comisión Interministerial del Turismo, directamente implicada en informar y fundamentar la acción turística en el marco de los Planes de Desarrollo (fig. 4.1).

|         |           |         |         |        |
|---------|-----------|---------|---------|--------|
| VILLA   | 90.156    | 80.229  | 178.477 |        |
| RIA     | 292.584   | 261.248 | 252.647 | 2.818  |
| RRAGONA | 137.315   | 124.116 | 122.025 | 552    |
| RUEL    | 326.124   | 296.933 | 293.983 | 1.434  |
| LEDO    | 1.091.173 | 993.171 | 90.434  | 13.563 |
| LENCIA  | 247.254   | 223.000 | 15.891  | 3.530  |
| LLADO   | 614.000   | 48.84   | 16.291  | 22.688 |
| ZCAYA   | 500       | 64      |         | 1.029  |
| MORA    |           |         |         | 1.602  |
| RAGOZ   |           |         |         |        |
| UTA     |           |         |         |        |
| LILLA   |           |         |         |        |

Fig 4.1 Presentación por el ministro Fraga Iribarne de los datos de la Ley de Centros de interés Turístico (1966). Fuente: Diario ABC.

Incardinar el turismo en el proceso de planificación económica que se lanzaba en aquellos años presentaba no pocas dificultades, dada la insuficiente reflexión teórica sobre el papel que esta actividad podía llegar a ejercer en los procesos de desarrollo en su articulación territorial y su generalizada consideración como un sector de escasa solidez para apoyar en él el proceso de despegue económico. De hecho, los postulados de los sistemas de tramitación urbanística que este proceso iba a requerir eran una completa incógnita, dado que no había suficiente perspectiva sobre los resultados de aplicación de la Ley del Suelo que se acaba de implantar en 1956. Ésta, con apenas seis años de vigencia, ya venía siendo contestada desde diversos ámbitos administrativos, como se ha señalado en el capítulo anterior.

En efecto, la incorporación de las principales teorías de desarrollo regional, preocupadas por los desequilibrios espaciales y el reconocimiento de la necesidad de intervenir por parte de los poderes públicos para el desarrollo de las regiones más atrasadas, se formalizó en España, como es de sobra conocido, en polos de crecimiento ligados preferentemente a la actividad industrial. Por otro lado, el informe del Banco Mundial de 1963 sobre la economía española, además de dedicar al turismo un reducido número de páginas, lo calificó como un fenómeno coyuntural sobre el que no podía reposar una estrategia sólida de desarrollo.

Así las cosas, el turismo tuvo que buscar en un principio su acomodo en una planificación económica de preferente desarrollo industrial (hay que recordar como se ha comentado se venía de una etapa en los años 40 en la que el pensamiento falangista imperante en el régimen prohibía el turismo, tachándolo de antipatriótico y pecaminoso, lo que se mantenía en el subconsciente social). Su papel por tanto se veía, de la noche a la mañana, catapultado al estrellato de la política económica nacional, pasando a representar un papel claramente instrumental: convertirse en fuente de divisas para favorecer la necesaria inversión en bienes de equipo y así modernizar la base industrial.

Pero frente a esta generalizada concepción teórica del turismo como una actividad volátil, el evidente peso que fue adquiriendo en la economía española y la importancia y solidez del turismo exterior en el equilibrio de la balanza de pagos, empezaron a apoyar el discurso de la administración turística (Galiana, 2006).

Como resultado, desde la planificación económica se fueron incorporando planteamientos de ordenación y fomento del sector, que ya se estaban desarrollando desde la propia administración turística. Se le otorgaba así una legitimidad de la que carecía y se propiciaba el posterior desarrollo de una normativa adecuada para instrumentar la práctica territorial de la política turística.

El primero de los aspectos que se retomó fue la necesidad de establecer un marco director de los procesos espaciales que se derivasen de los nuevos desarrollos turísticos.

En esta línea, la Comisión Interministerial del Turismo<sup>3</sup> se lanzó al desarrollo de un planeamiento territorial director, abordando la redacción de otro Plan Nacional de Turismo, directamente incardinado en la planificación económica-social. Este instrumento debía suministrar el adecuado marco territorial para la acción de fomento de la actividad turística por parte del Estado, estableciendo para ello un conjunto de ponencias regionales.

3. La *Comisión Interministerial de Turismo* (CIT) fue creada en 1954. Dependía funcionalmente del MIT, y en ella participaban los demás ministerios. A partir de 1962 la CIT reactivó su funcionamiento, quedando encargada de plantear los trabajos preparatorios de un *Plan Nacional de Turismo*.

Aunque los resultados de estas ponencias finalmente no se concretaron en un Plan Nacional, fueron un instrumento de singular importancia en el proceso de planificación territorial turística, desarrollando fuertes principios espaciales en su actuación que aún hoy perduran (como por ejemplo la costa de Huelva, el litoral malagueño, el entorno de Orihuela, los asentamientos insulares en Mallorca y Canarias, y nuestro caso de estudio, La Manga del Mar Menor).

Las ponencias iniciaron sus trabajos en 1963, con dos claros principios territoriales en la orientación del desarrollo turístico:

1) La promoción turística de la montaña, a través de estaciones turísticas de invierno (la

Ponencia I se dedicó a Sierra Nevada, y la XII a Navacerrada. Igualmente se encargó un informe que aconsejó la intervención en Pirineos en una segunda fase).

2) La dinamización de zonas litorales poco afectadas todavía por el 'boom' turístico y dotadas de buenas condiciones naturales: el Mar Menor de Murcia, la costa de Huelva, Peñíscola y Canarias.

Cada una de estas zonas debería desarrollarse de acuerdo a la programación y a la ordenación espacial definida en su correspondiente Plan Director, que comenzaron a redactarse de inmediato.

Además de esta intervención territorial promovida desde el Estado, también en este momento se definen algunos instrumentos y acciones directas de apoyo a esta política. Por un lado, se favorece la iniciativa privada estableciendo una serie de ventajas económicas y jurídicas para impulsar líneas de inversión que se ajustasen a las necesidades de la política turística y económica del Estado. La traducción directa fue el arranque de una fórmula de crédito prioritario para el alojamiento turístico que se prolongará en el tiempo. Se señalan igualmente las líneas de intervención directa por parte de la administración: obtención de suelo (vía expropiación o desafectando bienes públicos -Costa de Huelva-) para su puesta a disposición a los inversores privados; realización de inversiones en infraestructuras generales; y, finalmente, y sólo en último caso, promoción pública directa de urbanizaciones turísticas allí donde se considerase necesario ante la inacción de la inversión privada.

En resumen, la política turística impulsada desde el Ministerio de Información y Turismo obtiene su definitivo visado al quedar incluida en el Plan de Desarrollo. La apertura a los mercados internacionales de nuevas áreas turísticas se convierte en una prioridad, y para ello se invoca la necesidad de una acción rápida, urgente, convenientemente coordinada por parte del Estado.

Para encauzar este proceso se planteará un modelo de desarrollo soportado por una legislación específica: la Ley de Zonas y Centros de Interés Turístico Nacional (Anexo 1). Junto a la necesidad de establecer planes directores que dirigiesen las nuevas implantaciones turísticas, se vuelve a plantear la peculiaridad urbanística del turismo, y la necesidad de una normativa *exprofeso* que atendiese a sus particularidades y facilitase la intervención pública para la creación de infraestructuras básicas (Planes de Desarrollo 1964-67). Esta respuesta legislativa, llamada Ley 197/1963, de 28 de diciembre (su reglamento fue aprobado por Decreto 4.294/1964, de 23 de diciembre), creaba un sistema de planificación territorial propio y diferenciado, al margen de la mismísima ley del suelo de 1956.

La ley retoma el interesante concepto de Zona de Interés Turístico Nacional (que ya se manejaba desde un Anteproyecto de 1955), entendida como un espacio geográfico amplio y adecuado para su promoción turística, bien dotado, y que dejado a la acción espontánea de la iniciativa privada bien pudiera frustrarse en su desarrollo (Memoria MIT, 1962).

Desgraciadamente la Zona de Interés Turístico Nacional nunca fue un concepto técnicamente bien definido, mezclándose y confundiéndose con frecuencia la promoción entendida como publicidad con la verdadera creación de productos y su integración territorial (Galiana, 2006). Es posible que este deficiente desarrollo teórico de la Zona frente al más simple concepto de Centro de Interés Turístico Nacional (un producto urbano-turístico individualizado con más de 500 plazas y 10 ha de superficie), supusiese la preeminencia de éstos frente a aquéllas.

Una de las grandes ventajas que introducía de manera explícita la ley para el caso de los centros era la obligatoriedad de adaptar los planes generales de ordenación urbana (PGOU, ley del suelo de 1956) preexistentes al contenido de los centros. La ley indicaba que a los 15 días de la publicación en el BOE de la orden ministerial con la aprobación del centro turístico el Ministerio de Turismo remitiría a la corporación afectada la

documentación aprobada para que ésta adaptase el PGOU a mismo en un plazo prefijado.

En caso de que la corporación rehusase o incumpliese los plazos el propio ministerio podría actualizar de oficio el plan general a la orden ministerial aprobada. Es decir, la figura del centro de interés turístico se situaba en el campo jurídico jerárquicamente por encima del propio plan general, pese a ser en teoría un instrumento de menor alcance.

El plan de Zona era en este sentido más ambiguo. El mayor alcance territorial imponía además documentalmente un mayor número de requisitos que debían de ser aprobados por el consejo de ministros. Entre estos figuraban los planes de obras, con plazos y sistemas de financiación de las mismas, una justificación de la autorización de concesiones de beneficios administrativos y fiscales por parte de la administración, y un indefinido proyecto de estatutos que incluyese a la administración local como participante de la agrupación empresarial.

El resultado fue un escaso protagonismo de las Zonas frente a los Centros. No se llegó a aprobar finalmente ninguna, a pesar de que se avanzó notablemente en las de la Costa del Sol y la Costa Brava. Por el contrario, hasta 1975 se aprobaron 78 Centros de Interés Turístico Nacional. Estas iniciativas se beneficiaban de ciertos incentivos fiscales y de la posibilidad de transformar el suelo rústico en urbanizable a través de la redacción de una figura parecida a un Plan de Ordenación Urbana, pero definida en base a uno criterios más laxos que los que definía la Ley del Suelo de 1956, en tanto en cuanto eran gestionados a través del Ministerio de Turismo y no a través de la Dirección General de Arquitectura y Urbanismo del Ministerio de Vivienda.

En este sentido, los beneficios ofrecidos no dejaban lugar a duda del interés gubernamental por incentivar el turismo. La ley configura explícitamente los siguientes en su articulado:

a) Reducción de hasta un cincuenta por ciento de los impuestos que graven los actos de

constitución y ampliación de Sociedades que tengan por objeto directo y exclusivo dichas actividades y los contratos de adquisición de los terrenos comprendidos en el Plan de Ordenación y las declaraciones de obra nueva.

b) Concesión de un régimen fiscal de amortización de carácter especial sin limitación de ninguna clase durante el primer quinquenio.

c) Bonificación hasta un noventa por ciento con los aranceles aduaneros para la importación de maquinarias o útiles necesarios para las construcciones e instalaciones turísticas que no sean producidos por la industria nacional.

d) Preferencia para la obtención de créditos oficiales, entendiéndose implícita la declaración de excepcional utilidad pública en todos los proyectos elaborados con sujeción a los planes.

e) Derechos de uso y disfrute, y en la forma que proceda, de los bienes de dominio público o del Estado y de las Corporaciones Locales.

f) Enajenación forzosa en la forma autorizada por el capítulo I del título IV de la Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de los terrenos cuyos propietarios, en el plazo de dos años, no hubieren emprendido o seguido a ritmo normal las obras necesarias para su utilización conforme al Plan de Ordenación.

Este último punto será abordado al final de este capítulo, ya que dio pie a numerosas actuaciones sembradas con una cierta sospecha de discrecionalidad en favor de diversos promotores en varios enclaves de la costa nacional. Por otro lado, la aplicación de los puntos a) y d) daría lugar en algunas ocasiones a créditos millonarios, como veremos en el caso de La Manga. Y por último, el indefinido beneficio sobre el uso y disfrute de los bienes de dominio público del punto e) generaría numerosas controversias judiciales con motivo de los distintos excesos acometidos en varios puntos de la geografía nacional, siendo el catalizador de lo que sería la primera ley reguladora de las costas.



La contrapartida exigida a los promotores era garantizar una calidad del producto final muy por encima de lo habitual en aquellos años. Esta figura contó con detractores desde su promulgación, interpretándola como una ley que bordeaba el sistema de planificación territorial habitual para facilitar los procesos de desarrollo turístico (Fernández, 1965; Serrano, 1966; Terán, 1982).

Y realmente fue algo más que eso. Fue un intento de crear un modelo propio, diferente de la Ley del Suelo, con sus propios presupuestos conceptuales y técnicos. El esquema de partida era el siguiente: un Plan de Ordenación Territorial y Urbana cumpliría las funciones de plan director para un conjunto comarcal más o menos amplio (las Zona de Interés Turístico Nacional) definiendo además los Centros de Interés Turísticos.

Con posterioridad el Plan de Ordenación Urbana de los Centros aseguraría la correcta dotación de infraestructuras y servicios de cada uno de los polos de desarrollo elegidos. Se creaba, por tanto, un tipo de plan de escala intermedia (plan de ordenación territorial y urbana) que conectaba la planificación turística y la territorial.

Sin embargo, tanto la traslación a la propia ley, como su desarrollo posterior, se alejaron de este esquema: los Centros de Interés Turístico Nacional, de promoción privada, se desarrollaron sin la previa declaración de Zonas de Interés Turístico, rompiéndose el esquema de coordinación previsto.

La ambiciosa pretensión de establecer un marco director general para el desarrollo territorial del turismo quedó reducida a establecer una estructura para la ordenación interna de cada uno de los núcleos urbano-turísticos que optasen a la declaración de interés turístico nacional.

Pero a pesar de ello, el desarrollo de ciertas zonas litorales no puede explicarse sin la completa consideración de este modelo de planificación, como veremos.

#### 4.1.2 Los efectos territoriales y sociourbanísticos de la aplicación de La Ley de Centros Turísticos

En los doce años de aplicación de la ley (1964-1975) se declaran 78 Centros de Interés Turístico Nacional (y ninguna Zona), lo que supuso un programa de preparación de suelo de más de 22.000 hectáreas con una capacidad de alojamiento teóricamente de menos de 890.000 plazas (Galiana, 2006).

Hay que señalar que esta ley no se orientaba en exclusiva a la implantación de enclaves turísticos en el litoral costero. Poseía también un completo programa de puesta en valor del turismo de montaña a través de la creación de estaciones de esquí (que supuso la espoleta creativa de las estaciones de Formigal o Jaca en Huesca, y la de Solynieve en Sierra Nevada, Granada). De igual manera, también planteaba el crecimiento de grandes ciudades a través de un plan de urbanizaciones de segunda residencia y la promoción de distintos enclaves para el turismo de interior. Sin embargo, su objetivo fundamental, que consumía la mayor parte de los recursos presupuestarios, se centraba en los proyectos destinados a la puesta en valor del turismo de sol y playa (fig. 4.2).

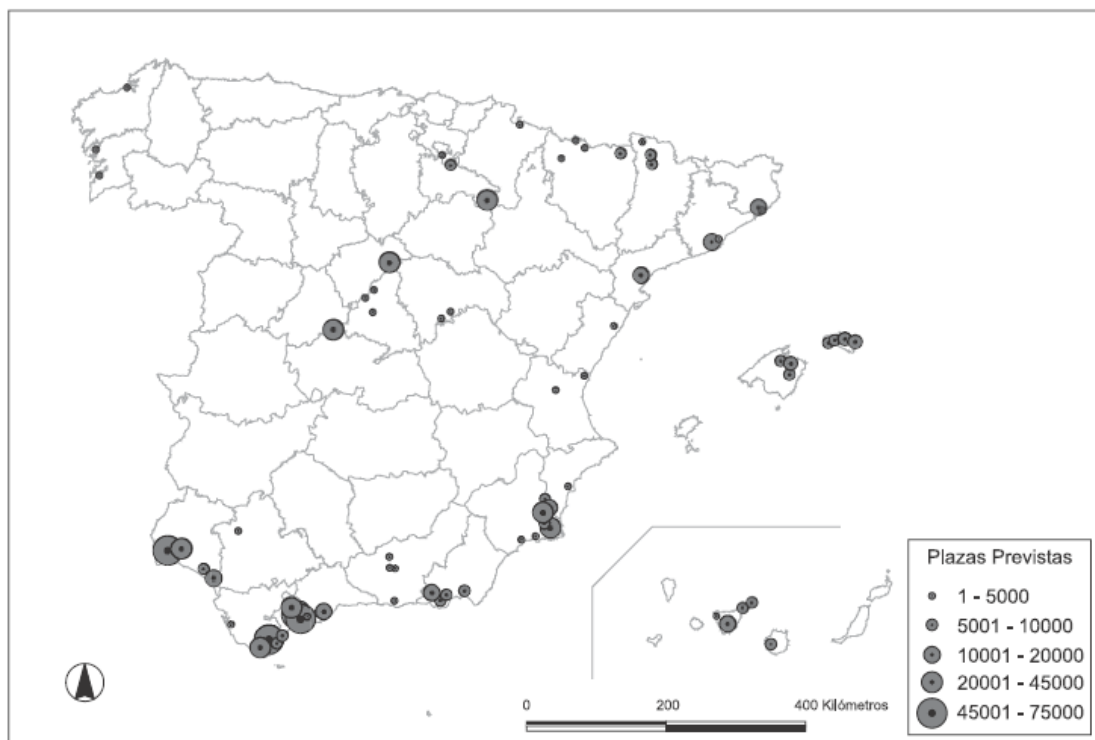


Fig 4.2 Distribución geográfica y número de plazas de los Centros de Interés Turístico Nacional aprobados (Fuente: Galiana, 2006).

La distribución temporal (fig. 4.3) de los centros aprobados muestra claramente una tendencia creciente en los primeros años de aplicación de la ley (hasta 1968). A partir de 1969 se inicia un progresivo descenso que lleva hasta su casi extinción en las postrimerías del régimen franquista (4 centros, entre los cuales alguno de grandes dimensiones como La Alcadesa en Tarifa). En este comportamiento afectan sin duda tres factores clave como son: la salida del ministro Fraga del ministerio en 1969, la irrupción en los años 70 de la crisis del petróleo, y el advenimiento del periodo democrático con algunas de las consiguientes rupturas de comportamiento del modelo franquista.

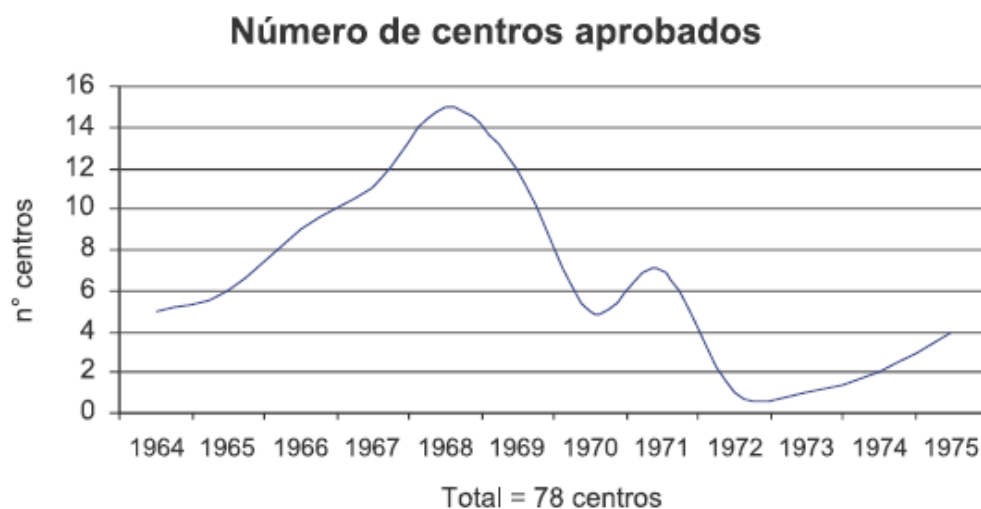


Fig 4.3 Evolución del número de centros turísticos aprobados (Fuente: Galiana, 2006).

Conviene diferenciar dentro de las actuaciones costeras que planteaba el proceso de declaración de los centros de interés turístico, dos grandes tipos que la propia ley señalaba.

De un lado, las zonas litorales con débil ocupación turística, que se referían a pequeñas poblaciones casi inexistentes o turísticamente irrelevantes, generalmente ubicadas en la Comunidad Valenciana, Murcia y las provincias andaluzas de Cádiz, Almería y Huelva como Campoamor, Mazarrón e Isla Canela, o incluso enclaves vírgenes surgidos de la nada como Sotogrande y La Manga del Mar Menor (fig. 4.5).

De otro lado, encontramos otros núcleos urbanos consolidados con cierta actividad turística preexistente cuyo crecimiento la ley trata de potenciar. Estos últimos se ubicaban fundamentalmente en territorio insular (Tenerife y Baleares). En este segundo paquete encontramos también algún caso de pequeño núcleo poblacional con alguna actividad iniciada como Marbella, donde sin embargo la aplicación de la Ley de centros Turísticos le supondrá un impulso extraordinario a su crecimiento, decisivo para su futuro como megaproyecto turístico (fig 4.6).

En general, muchos de estos centros aprobados eran de pequeñas dimensiones, tanto por la superficie afectada como por el número de plazas previstas (menores de 150 ha y 10.000 plazas). Sin embargo, los grandes centros de interés turístico, ya sea considerando su extensión (más de 700 ha) o el número de plazas previstas (más de 30.000), supusieron la mayor parte de la superficie desarrollada (61,1%) y más de la mitad de las plazas previstas (fig 4.4).

Especialmente interesante resulta el caso de La Manga del Mar Menor, cuyo proceso de declaración de Centro Turístico de Interés Nacional, solicitado administrativamente en varias fases por motivos que se analizarán más adelante, conjugaba ya inicialmente casi 60.000 plazas (la segunda por población tras Guadacorte con 67.000), disponiendo sin embargo de poco más de 450 hectáreas (la décima en superficie). Esto denota la ya de por sí elevada densidad que planteaba el macroproyecto inicial de La Manga,

en comparación con los otros megaproyectos turísticos planteados en la ley.

| Tamaño              | Nº de centros | %            | Superficie (ha) | %            | Plazas previstas     | %            |
|---------------------|---------------|--------------|-----------------|--------------|----------------------|--------------|
| > 700 ha            | 12            | 15,4         | 13.629          | 61,1         | 355.981              | 40,0         |
| 300 - 700 ha        | 8             | 10,3         | 3.429           | 15,4         | 165.994              | 18,7         |
| 150 - 300 ha        | 11            | 14,1         | 2.250           | 10,1         | 136.507              | 15,3         |
| < 150 ha            | 47            | 60,3         | 3.006           | 13,5         | 231.158              | 26,0         |
| <b>Nº de plazas</b> |               |              |                 |              |                      |              |
| > 30.000 plazas     | 11            | 14,1         | 9.270           | 41,5         | 468.580              | 52,7         |
| 15-30.000 «         | 5             | 6,4          | 1.402           | 6,3          | 96.190               | 10,8         |
| 10-15.000 «         | 9             | 11,5         | 1.931           | 8,6          | 108.255              | 12,2         |
| 5-10.000 «          | 20            | 25,6         | 5.473           | 24,5         | 132.983              | 14,9         |
| < 5.000 «           | 33            | 42,3         | 4.238           | 19,0         | 83.632               | 9,4          |
| <b>Total</b>        | <b>78</b>     | <b>100,0</b> | <b>22.314</b>   | <b>100,0</b> | <b>889.640</b>       | <b>100,0</b> |
| <b>Valor medio</b>  | -             | -            | <b>286,1 ha</b> | -            | <b>11.407 plazas</b> | -            |

Fig 4.4 Distribución por tamaño y número de plazas de los Centros de Interés Turístico Nacional (Fuente: Centro de Documentación Turística de España (Secretaría General de Turismo)).

La importancia cuantitativa de los centros aprobados fue decreciendo a lo largo de los años, debido a la progresiva disminución de su tamaño, tanto en hectáreas ocupadas (que pasa de las 400-500 ha de los primeros años, a menos de 300 en los últimos), como en plazas previstas (de 15.000 plazas de media a unas 11.000).

Ello está en relación con el tipo de iniciativas que se fueron acogiendo a los beneficios de la ley: del protagonismo de los grandes centros turísticos litorales de los primeros años a las urbanizaciones de segunda residencia del último periodo. En este sentido, hay que subrayar cierta evolución a lo largo de los años 70 y 80 del perfil del turista que frecuenta estos centros turísticos. La progresiva modificación del perfil del cliente que visita estos enclaves será analizada en capítulos posteriores de la presente tesis, para el caso de La Manga como reflejo del proceso de evolución mimética del propio modelo urbanístico que en ella se desarrolla.

| CENTRO   | MUNICIPIO (Provincia)           | APROBACIÓN | SUP. (ha)     | PLAZAS         |
|--|---------------------------------|------------|---------------|----------------|
| <b>Zonas litorales con débil ocupación turística</b> |                                 |            |               |                |
| GUADACORTE   | LOS BARRIOS (Cádiz)             | 23/12/65   | 864           | 67.240         |
| ISLA CANELA  | AYAMONTE (Huelva)               | 10/10/64   | 1.100         | 46.500         |
| EL PORTIL  | CARTAYA Y PUNTA UMBRÍA (Huelva) | 22/1/68    | 520           | 40.000         |
| LA ALCAIDESA   | SAN ROQUE (Cádiz)               | 14/1/75    | 1.540         | 37.440         |
| BENAHAVIS-CAMPANES                                   | BENAHAVIS (Málaga)              | 10/8/68    | 1.338         | 37.000         |
| HACIENDA DE LA MANGA DE SAN JAVIER                   | SAN JAVIER (Murcia)             | 27/1/69    | 280           | 36.400         |
| EL CUARTÓN   | TARIFA (Cádiz)                  | 17/8/71    | 540           | 33.000         |
| HACIENDA DE LA MANGA DE CARTAGENA                    | CARTAGENA (Murcia)              | 12/9/66    | 185           | 21.000         |
| RIOMAR   | TORTOSA (Tarragona)             | 17/1/70    | 375           | 20.000         |
| ALMERIMAR  | EL EJIDO (Almería)              | 11/12/67   | 232           | 16.190         |
| COMPLEJO RESIDENCIAL CAMPOAMOR                       | ORIHUELA (Alicante)             | 6/5/69     | 25            | 13.160         |
| PLAYA DE MATALASCAÑAS                                | ALMONTE (Huelva)                | 16/9/69    | 735           | 10.890         |
| LA ZENIA   | ORIHUELA (Alicante)             | 16/7/68    | 112           | 8.000          |
| AGUADULCE  | ROQUETAS DE MAR (Almería)       | 10/10/64   | 68            | 7.000          |
| MAZAGÓN  | PALOS DE LA FRONTERA (Huelva)   | 16/7/68    | 131           | 6.932          |
| SOTOGRADE  | SAN ROQUE (Cádiz)               | 20/9/65    | 1.212         | 6.400          |
| LAS MARINILLAS                                       | ALMERÍA (Almería)               | 1/7/71     | 55            | 6.300          |
| SANTA POLA DEL ESTE                                  | SANTA POLA (Alicante)           | 20/9/65    | 72            | 6.000          |
| ROQUETAS DE MAR                                      | ROQUETAS DE MAR (Almería)       | 6/3/67     | 100           | 6.000          |
| BAHÍA DE MAZARRÓN-SAN GINÉS                          | CARTAGENA (Murcia)              | 22/2/68    | 91            | 5.100          |
| LOS ÁNGELES DE LA BARROSA                            | CHICLANA (Cádiz)                | 7/11/66    | 158           | 5.000          |
| LAS FUENTES  | ALCALÁ DE CHIVERT (Castellón)   | 1/2/66     | 61            | 4.675          |
| PLAYA HONDA  | CARTAGENA (Murcia)              | 11/2/67    | 54            | 4.500          |
| PLAYA DE GRANADA                                     | MOTRIL (Granada)                | 22/1/68    | 57            | 4.440          |
| EL ALAMILLO  | MAZARRÓN (Murcia)               | 18/3/68    | 53            | 3.754          |
| PLAYA DE LOS PORTICHUELOS                            | SAN ROQUE Y LA LÍNEA (Cádiz)    | 6/5/69     | 50            | 3.740          |
| BAHÍA DE MAZARRÓN-EL MOJÓN                           | CARTAGENA (Murcia)              | 22/1/68    | 51            | 3.100          |
| HACIENDA DOS MARES                                   | CARTAGENA (Murcia)              | 25/2/69    | 61            | 1.900          |
| HORIZONTES DE QUINTANA                               | ALGECIRAS (Cádiz)               | 26/11/68   | 348           | 1.294          |
| ISLA DE LA TOJA                                      | EL GROVE (Pontevedra)           | 12/9/66    | 922           | 841            |
|  |                                 |            | <b>11.390</b> | <b>463.796</b> |

Fig 4.5 Distribución por tamaño y número de plazas de los Centros de Interés Turístico Nacional catalogados como zonas con débil ocupación turística, en amarillo los resaltados con La Manga. (Fuente: Centro de Documentación Turística de España (Secretaría General de Turismo)).

| CENTRO   | MUNICIPIO (Provincia)         | APROBA-<br>CIÓN | SUP.<br>(ha) | PLAZAS  |
|--|-------------------------------|-----------------|--------------|---------|
| <b>Zonas turísticas litorales consolidadas</b> |                               |                 |              |         |
| NUEVA ANDALUCÍA                                | MARBELLA (Málaga)             | 11/11/64        | 1.005        | 75.000  |
| BAHÍA NOVA                                     | ARTÁ (Balears)                | 27/9/74         | 350          | 20.000  |
| SON PARC                                       | MERCADAL (Balears)            | 29/3/72         | 258          | 19.000  |
| PLAYA DE LAS TERESITAS                         | SANTA CRUZ (Tenerife)         | 22/1/68         | 90           | 14.020  |
| CALA TIRANT                                    | MERCADAL (Balears)            | 2/3/71          | 106          | 12.780  |
| EL GUINCHO                                     | SAN MIGUEL (Tenerife)         | 20/4/67         | 166          | 12.515  |
| CALA SALIONS                                   | TOSSA DE MAR (Gerona)         | 31/5/66         | 138          | 12.420  |
| TORREMUELLE                                    | BENALMÁDENA (Málaga)          | 11/12/67        | 45           | 10.970  |
| CALA TURQUESA                                  | CIUDADELA (Balears)           | 4/10/75         | 110          | 9.798   |
| COSTA TAURITOS                                 | MOGAN (Las Palmas)            | 16/8/71         | 169          | 9.217   |
| CALAS DE MALLORCA                              | MANACOR (Balears)             | 4/4/66          | 350          | 8.700   |
| PLAYA DE FORNELLS                              | MERCADAL (Balears)            | 2/5/73          | 62           | 7.280   |
| PLAYA DE LAS GAVIOTAS                          | SANTA CRUZ (Tenerife)         | 12/6/69         | 86           | 5.078   |
| LAS GAVIOTAS                                   | MURO (Balears)                | 26/2/68         | 46           | 5.068   |
| CALLAO SALVAJE                                 | ADEJE (Tenerife)              | 16/9/69         | 70           | 4.981   |
| ACANTILADO DE LOS GIGANTES                     | SANTIAGO DEL TEIDE (Tenerife) | 10/10/64        | 28           | 4.245   |
| DOMINIO RESIDENCIAL GIVEROLA                   | TOSSA DE MAR (Gerona)         | 10/10/64        | 90           | 2.150   |
| PINOMAR  | MARBELLA (Málaga)             | 22/7/65         | 10           | 936     |
|  |                               |                 | 3.179        | 234.158 |

Fig 4.6 Distribución por tamaño y número de plazas de los Centros de Interés Turístico Nacional catalogados como zonas turísticas litorales consolidadas (Fuente: Centro de Documentación Turística de España (Secretaría General de Turismo)).



*Fig 4.7 Desarrollo de algunas de las zonas declaradas como centros turísticos como Isla Canela (arriba) y Nueva Andalucía, Puerto Banús (abajo). Fuente: Ministerio de Medio Ambiente. Guía de playas españolas.*



Los resultados económicos no se harán esperar. La implantación de la Ley de Centros Turísticos catapultó en pocos años al turismo desde un sector insignificante a postularse como la primera industria nacional, convirtiendo a España en una potencia de orden mundial.

Pero lo que ni tan siquiera los tecnócratas podían imaginar era lo robusta que iba a ser su apuesta, ya que el turismo se iba a convertir en un activo estructural de la economía española hasta generar incluso una dependencia endémica.

Actualmente y desde hace ya varias décadas, el turismo supone cerca del 12% del PIB nacional y da trabajo directamente al 11% de la población activa.

Lo que no calibraron sus creadores evidentemente son los otros costes que esta gran operación nacional a gran escala iba a implicar y el modelo resultante que acabaría imponiéndose. Aspectos éstos a analizar, una vez transcurrido un tiempo que permita asumir cierta perspectiva, como es ahora, cincuenta años después de su implantación (fig. 4.8). Estos otros costes y el modelo resultante de su implantación serán analizados con posterioridad en los capítulos finales de la presente tesis.

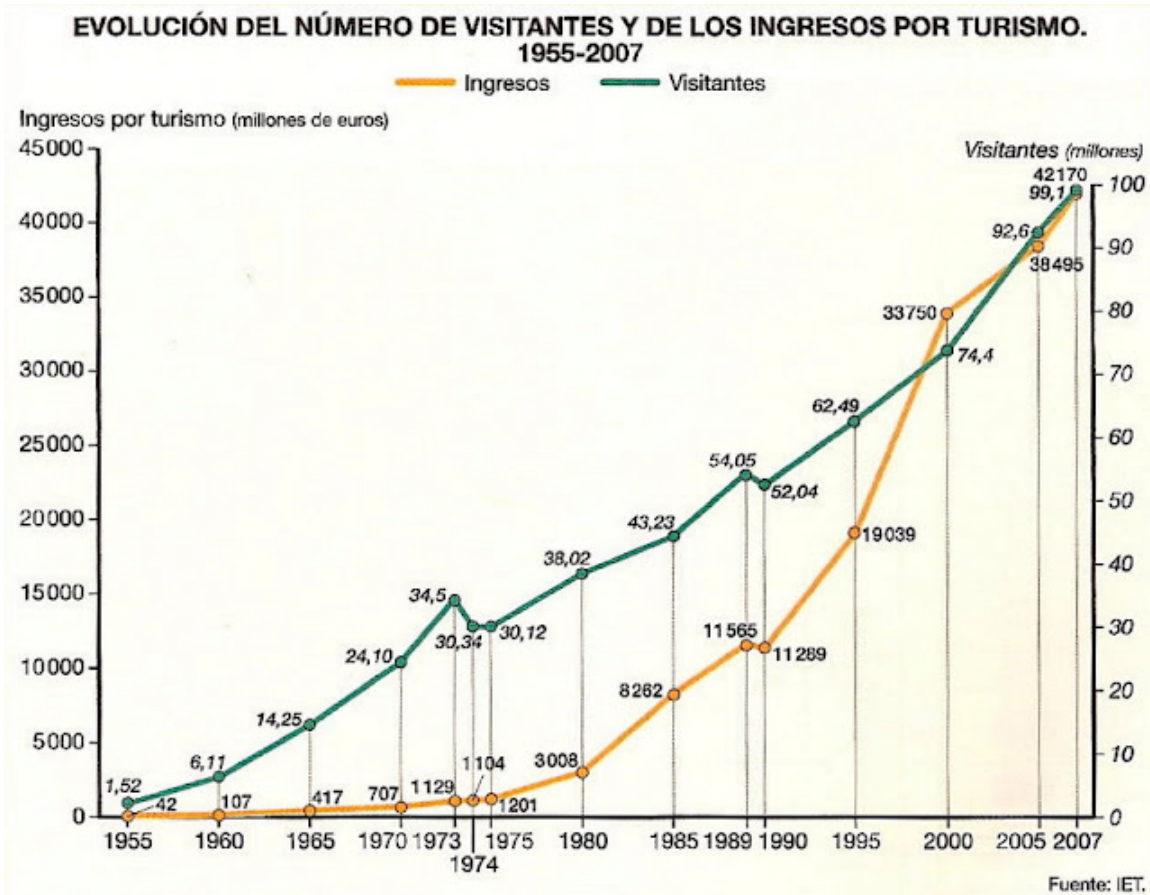


Fig 4.8 Evolución del número de visitantes e ingresos por el turismo en 1955-2007(arriba, fuente IET). Viñeta de Forges en el diario El País (abajo, 2007).

## 4.2 El urbanismo español y La Manga del Mar Menor en la España de los 50. El escaso valor paisajístico del medio ambiente en la sociedad post autárquica.

### 4.2.1 El urbanismo español de los años 50, una legislación en proceso de nacimiento en la antesala del crecimiento económico

Como se ha indicado en el apartado anterior, resulta evidente que en plena década de los cincuenta, la única prioridad que acontece en España es sacar al país de la bancarrota que ha supuesto la autarquía precedente. Se puede decir que, más que una apuesta del régimen franquista, la política aperturista traída por los tecnócratas, con entrada de divisas, restablecimiento de las relaciones diplomáticas (fortaleciendo especialmente lazos con EE.UU. a través de un ferviente anticomunismo militante) y el abrazo al sistema capitalista buscando la entrada en mercados europeos como los del turismo, constituye más que un plan B, la única salida que le queda al régimen para evitar el colapso del país.

Los cargos tecnócratas tienen claro desde un primer momento que el país tiene un inmenso potencial productivo en su litoral que es preciso explotar, de cara a dar entrada a España en el sistema capitalista internacional. En este sentido, hay que señalar que a nivel urbanístico nos encontramos entonces en plena época de cambio y creación legislativa (fig. 4.9).

En 1956 se ha aprobado la primera Ley del Suelo y Ordenación Urbana de España, que equipara a España al resto de los países europeos donde el urbanismo ya constituía desde hace años una disciplina técnica. La ley era impulsada por el arquitecto Pedro Bidagor<sup>4</sup>, jefe de una sección en la Dirección General de Arquitectura en el Ministerio de Gobernación, alrededor de quien se movió durante tres décadas la política urbanística española. A pesar de que contaba con el apoyo del Jefe del Estado, fue incapaz de convencer a los municipalistas de la Dirección General de Administración Local, tutora y orientadora de los Ayuntamientos, ni tampoco al

4. Pedro Bidagor Lasarte (1906 - 1996) fue un arquitecto y urbanista español. Su trayectoria está marcada por ser el impulsor del proceso de institucionalización del planeamiento urbano moderno en España en momentos críticos de su consolidación.

En 1939 es autor del denominado Plan Bidagor, plan urbanístico de Madrid que no se hace efectivo hasta una década después en 1941. Pedro Bidagor suma a su labor como planificador en el perfil de administrador digno y tenaz, conocedor de los procesos reales de construcción de la ciudad. Durante su etapa al frente de la Dirección técnica de la Comisaría de Ordenación de Madrid (1945-1956) se sentaron las bases de la política pública de suelo como brazo operativo del Plan General de cuyos frutos la ciudad se ha beneficiado hasta hoy. Este compromiso con la gestión se ampliaría más tarde al frente de la Dirección General de Urbanismo y la Gerencia de Urbanización del Ministerio de la Vivienda (1957-1969) contribuyendo de manera decisiva a la consolidación de la nueva Ley del Suelo.

Tras su cese ministerial en 1969 realizó labores de consultoría urbanística en otras ciudades como es el caso de la ciudad de Sevilla.

Ministro de la Gobernación, con los que nunca llegaría a alcanzar un consenso.

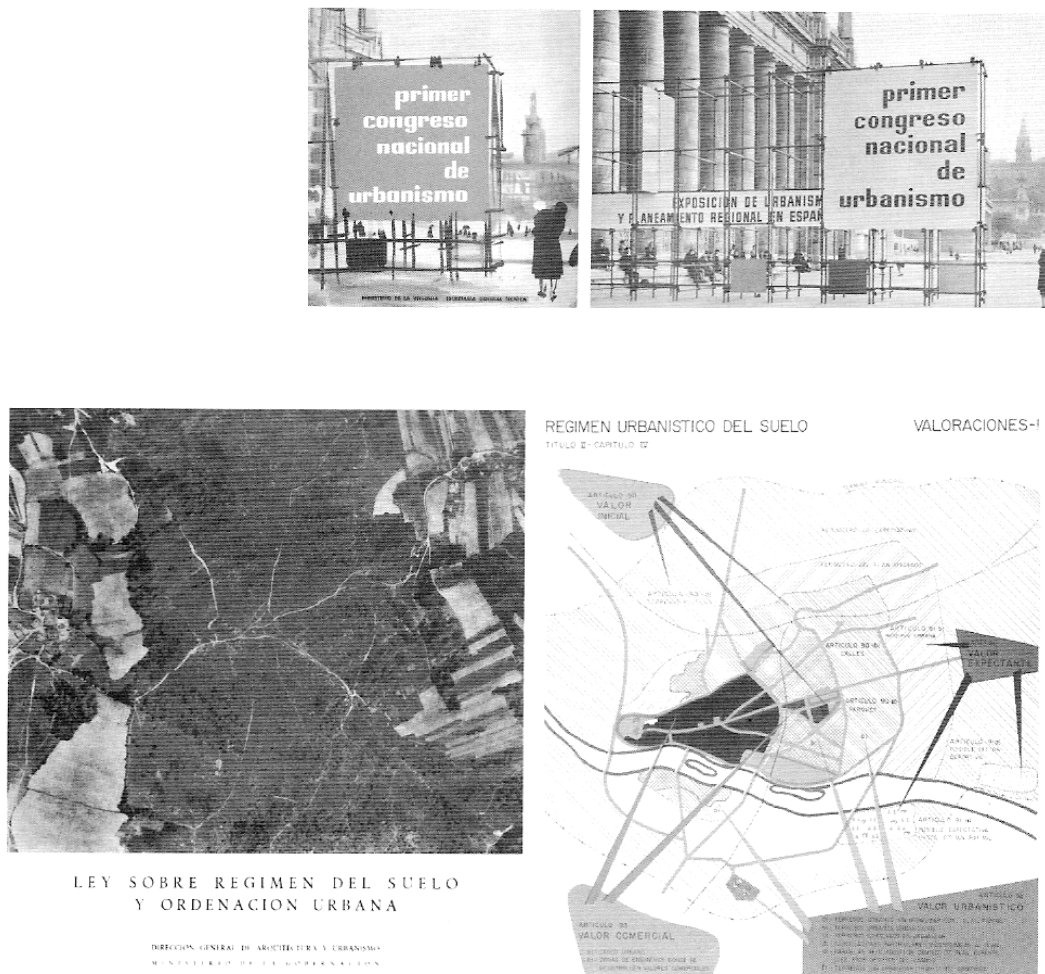


Fig 4.9 Portada de la Ley del suelo de 1956 y primeros congresos en materia urbanística en España. Fuente: DOCOMOMO Ibérico, 2004.

La Ley del Suelo de 1956 elevaba el planeamiento a elemento fundamental del nuevo sistema. Se limitaba profundamente el *ius aedificandi*, intentando regular el uso del suelo conforme a la función social de la propiedad. Configuraba las facultades dominicales sobre los terrenos según su clasificación urbanística, constituyendo un estatuto jurídico del suelo, de forma tal que esas limitaciones y deberes que implica definen el contenido normal de la propiedad según su naturaleza y, por tanto, no dan lugar a indemnización.

El urbanismo pasaba pues, a convertirse en una competencia integral de la Administración, sin cuya previsión planificadora y autorización ninguna urbanización o construcción es ya posible, lo que era entendido como un cierto *handicap* para la colonización acelerada necesaria en el entorno costero. Pero al mismo tiempo, reserva todas las plusvalías generadas por la renta urbana a los propietarios sin participación social alguna, consagrando el nivel máximo de capitalismo urbanístico que sí favorecía un incentivo a la promoción privada que se buscaba.

Se introducía además la clasificación urbanística del suelo cuyos límites físicos entre unos y otros vendrán determinados por los Planes Generales de Ordenación Municipal con las figuras de suelo urbano, suelo de reserva urbana y suelo rústico, introduciendo un régimen de valoración del suelo por razones urbanísticas (en expropiaciones), en correspondencia con la desigualdad en la clasificación de los diversos suelos (Emilio Larrodera, 1981).

Así, al suelo urbano se le asignó el valor comercial o valor venal, tasándose según las cotizaciones del mercado. Al suelo de reserva urbano, un valor urbanístico y un valor expectante, que trataban de captar las expectativas de urbanización y edificación. Y por último, al suelo rústico un valor inicial, que sólo tenía en cuenta sus rendimientos agrícolas, sin incluir aprovechamiento urbanístico alguno, lo que como veremos, resultaba muy ventajoso en muchos proyectos de núcleos de costa surgidos de la nada.

Este sistema, que permitía la apropiación desigual de las plusvalías urbanísticas generadas por la colectividad en favor de unos y no otros propietarios, se corregía únicamente en operaciones urbanísticas concretas, a través del principio de justa distribución de beneficios y cargas del planeamiento, mediante la técnica de la reparcelación que permite la unificación de todas las parcelas de un polígono y proceder después a su nueva división compensando a todos los propietarios por igual (de Terán, 1982).

Hay que señalar que pese a los diversos errores mostrados y la confusa redacción (originada por la variedad de influencias y técnicas que incorporaba) que poseía la Ley del Suelo de 1956, y que provocó durante años su rechazo, la ley representaba sin lugar a dudas un gran adelanto en el proceso de tecnificación y generación de mecanismos equilibrados en la planificación territorial que evitasen las discrecionalidades.

De hecho, la rigidez de la clasificación tripartita planteaba suelo urbano en aquel que está situado en zonas consolidadas por la edificación (o bien contaba con una serie de servicios urbanísticos como acceso rodado, abastecimiento de agua y alcantarillado y suministro de electricidad). Se planteaba suelo de reserva urbana en el susceptible de urbanización mediante los correspondientes planes parciales y suelo rústico en el resto del territorio municipal, asignándosele un aprovechamiento directo de  $1\text{m}^3$  de edificabilidad por cada  $5\text{ m}^2$  de superficie ( $0,2\text{m}^3/\text{m}^2$ ). Esto representaba una formulación excesivamente ordenada del planeamiento municipal y costero cuya tramitación iba a resultar a la postre poco interesante para los intereses tecnócratas de ocupación del litoral.

La necesidad de poner en valor los posibles enclaves turísticos de la costa en un corto plazo de tiempo para permitir financiar los proyectos litorales en un momento de inminente crecimiento económico, choca desde un principio con el estructurado proceso de tramitación de la ley del 56, que preveía la aprobación previa de un plan general municipal que proveyese la reclasificación de suelo rústico en suelo de reserva urbana y

posteriormente en coordinación con el mismo la elaboración de un planeamiento de desarrollo que elaborase planes parciales para pormenorizar dicho proceso.

El tedioso paso previo del Plan General del que colgaban posteriormente todos los procesos, y que implicaba un elevado nivel de consenso entre múltiples intereses y afectados prolongaba la tramitación varios años. Esto resultaba del todo incompatible con la filosofía de flexibilización que promulgaban los tecnócratas para la ansiada recuperación económica a través de la implantación de centros turísticos de gran nivel en los municipios costeros que aportaran divisas extranjeras a las arcas nacionales.

Esta situación, y por tanto la implantación de la Ley del Suelo, le valen a Bidagor un fuerte enfrenamiento con el núcleo económico tecnócrata del gobierno. Éste, de la mano de Carrero Blanco está entrando en los aledaños del poder en segundos escalafones entre principios y mediados de los cincuenta. Por su parte, Bidagor, pese a haber permanecido en Madrid durante el asedio franquista bajo la protección de la CNT, poseía la confianza de buena parte del grupo inicial de generales de Franco, lo que le había valido ser el impulsor del proceso de institucionalización del planeamiento urbano moderno en España en los momentos críticos de su consolidación.

En 1939, es el autor del denominado Plan Bidagor, el plan urbanístico de Madrid que no se hace efectivo hasta una década después. A mediados de los cincuenta su confrontación con los tecnócratas se salda pues con una ajustada victoria con la aprobación de la Ley gracias a su cercanía al propio Jefe del Estado. El arquitecto, no sería depuesto de sus funciones hasta 1969 tras la crisis de gobierno en la que un Franco ya muy envejecido salda la lucha interna destituyendo a Fraga y Solís en favor de los tecnócratas de Carrero Blanco. Éstos, ya entonces ungidos con casi todo el poder, no tardarían en ajustar viejas cuentas pendientes con el todopoderoso técnico vasco.

Hay que señalar que esta Ley del Suelo constituía entonces la única salvaguarda de cara a un desarrollo ordenado de las políticas territoriales y urbanísticas. No existía entonces ninguna regulación estatal previa a ese nivel y menos aún cualquier atisbo de ley que exigiese la protección o conservación de los recursos naturales y del patrimonio medioambiental del país. La primera regulación que venga a ordenar de alguna manera el territorio en la costa no aparecerá hasta 1969, a raíz precisamente de muchos de los excesos que surgirán al amparo de la Ley de Centros Turísticos de Interés Nacional y su evidente afección sobre el territorio litoral.

De cara a no emitir juicios precipitadamente equivocados, hay que poner en contexto también la coyuntura sociológica que en referencia a los temas medioambientales existe en dicha época en España. En este sentido, la sociedad española, e incluso los cuadros técnicos, más allá del mencionado frenesí desarrollista que se consolidará a lo largo de los años sesenta gracias a los buenos resultados económicos, no tiene conciencia alguna del valor del suelo como recurso finito o del valor de los paisajes naturales del litoral como elemento de obligada protección y vigilancia (López- Morell, Pedreño y Baños, 2006).

Resulta abundante en la bibliografía que se puede categorizar como medioambientalista, representada en el caso de Murcia en las publicaciones del ecologista y doctor Pedro Costa Morata, la notable evolución sociológica que ha adquirido la mentalidad española en relación a su sensibilidad con el medio ambiente. En especial, en lo referente al valor público patrimonial del litoral. El suelo de costa posee antes del estallido del fenómeno del turismo de masas un valor residual, en gran medida relacionado con su escasa rentabilidad agraria, y la evidente insalubridad que la inexistencia de un adecuado mantenimiento provoca en entornos marítimos de marismas o marjales como La Manga.

Esta escasa rentabilidad económica unida a la difícil habitabilidad de los mismos será un excelente caldo de cultivo para el desarrollismo yéyé de los sesenta (Costa Morata, 1982). Sus excesos desembocaran en la necesaria primera



Ley de Costas del 25 de abril de 1969 y dará nacimiento a los primeros movimientos proteccionistas y grupos ecologistas de España. Éstos, progresivamente irán instalando en el subconsciente colectivo conceptos como el desarrollo sostenible o el valor medioambiental del paisaje litoral (Costa Morata, 2004).



*Fig 4.10 Ejemplo de evolución acompañada del desarrollo turístico y urbanístico en diversos enclaves de la costa del sol y la Comunidad Valenciana (Benalmádena Fuengirola y Benidorm), Fuente: España a Go-gó, 1978.*

#### 4.2.2 *La Manga del Mar Menor, un paradisiaco paisaje predestinado al desarrollismo turístico*

En el caso de La Manga del Mar Menor, nos encontramos entonces ante un paisaje por aquel entonces paradisiaco y virgen. Un cordón dunar constituido por más de 20 km. de arena fina, aleatoriamente salpicada de vegetación arbustiva, que encierra el tranquilo Mar Menor al oeste resguardando del oleaje del Mar Mediterráneo al este.

Esta barra de arena, que sin duda alguna en la actualidad hubiese sido protegida como parque natural, era el pausado resultado de un largo proceso geológico. Si nos remontamos dos millones de años hasta la era Terciaria, nos hubiésemos encontrado tan sólo una enorme bahía abierta al mar Mediterráneo. Era la época de la formación de las montañas Béticas, y serían estos movimientos tectónicos, asociados a una serie de erupciones volcánicas, los que hicieron crecer desde el fondo marino pequeños promontorios que, a modo de isletas, se erigieron formando el macizo de Calnegre, la isla Grosa o la Isla del Barón.

La gran cantidad de sedimentos procedentes del campo de Cartagena y sus ramblas se encargaron del resto, dando pie hace poco más de unos cinco mil años a un Mar Menor a partir de una bahía cerrada con numerosas golas y canales de comunicación con el Mare Nostrum. Esta barrera natural formada por islotes haría que progresivamente las corrientes marinas procedentes del norte fueran chocando con Cabo de Palos depositando un brazo de arena que cerrará la laguna. Por aquel entonces, se levantaba en las Amoladeras (a la entrada de la actual Manga), un asentamiento neolítico formado por cabañas circulares, construidas con ramas y barro.

El poblado no contaba con ningún tipo de fortificación y sus habitantes vivían de la pesca y la recolección de marisco. Durante los siglos siguientes, aquel paisaje no tuvo apenas moradores debido al poco resguardo que ofrecía el territorio frente a los numerosos ataques de berberiscos y saqueadores piratas, refugiándose

tierra adentro de la fachada marítima oeste del Mar Menor.

Hay que señalar que en esta época La Manga no constituía más que uno de esos muchos parajes naturales singulares como marismas, albuferas o acantilados, en algunos casos insalubres, en donde la irrupción del turismo de masas se antojaba como una posibilidad impensable.

Resultado de un lento proceso litológico de sedimentación que selló un cordón de islotes litorales, la aparición de La Manga confinó un mar interior de 170 km<sup>2</sup>, el Mar Menor, caracterizado por su escasa profundidad y elevada tasa de salinidad, compensada naturalmente por tres canales de conexión con el Mediterráneo.

Denominados golas, dichos canales son bautizan como de Marchamalo, el de El Estacio y, en el extremo norte, un área de salinas y humedales hoy por hoy de gran valor ecológico, llamados del Charco, pero que en los años 50 constituían un entorno algo insalubre de escaso valor económico. Esto tres entornos, donde aparte de cierta actividad de pesca (que todavía pervive en un sistema tradicional, las encañizadas, cuya técnica se remonta a los árabes), conferían a La Manga un atractivo grado de singularidad por sus particulares condiciones geográficas casi únicas en Europa.

Un caso por ejemplo que planteaba ciertas analogías naturales era la Devesa del Saler, en Valencia, un paraje natural que por estar situado muy cerca de un núcleo urbano importante incentivó de manera anticipada su urbanización como enclave turístico. Esta cercanía a la ciudad supondría también de manera anticipada su paralización, llena de controversias políticas, escapando de cierta manera al proceso urbanizador que sufrió toda la fachada mediterránea en la Comunidad Valenciana

Las fuertes presiones sociales que suscitó la edificación de un activo natural tan singular y cercano al alcance de la vista del ciudadano, motivaron a tiempo la irrupción de un cierto debate sobre la racionalidad de muchas

actuaciones (que además eran impulsadas por la administración municipal, titular de los terrenos). La fuerte contestación social surgida en la década de los 70 no evitó sin embargo el inicio de distintas actuaciones en la década anterior, dejando ya una huella (en forma de edificios de dudoso gusto), hoy por hoy, imborrable en el litoral valenciano.

En el caso de la Manga, la serpenteante lengua de arena que la definía a merced de los vientos reinantes de levante y poniente presentaba una imagen tan atractiva para las intenciones del régimen como repleta de incertidumbres a causa de las múltiples incógnitas que podría suponer allí la implantación de un macroproyecto turístico. Su situación, olvidada al despoblado sureste del litoral murciano, ofrecía por tanto una materia prima ideal para el *boom* turístico inmobiliario que preparaba el gobierno a principios de los años 60 (fig. 4.11).





*Fig 4.11 Imágenes aéreas de La Manga tomada durante los años 50 antes de su declaración como Centro Turístico de Interés Nacional. Fuente: Paisajes Españoles S.A.*

Esta icónica postal de La Manga es la que seduce al Ministro Fraga desde un primer momento (el ministro establecería allí su residencia de veraneo posteriormente en múltiples ocasiones al margen por supuesto de su Galicia natal). La Manga (que no ofrecía especiales atractivos para la inversión inmobiliaria, debido a su ausencia total de infraestructuras, y a su completa desconexión de cualquier asentamiento urbano cercano debido a su clima y estado salvaje), era destino hasta la década de los 50, de travesías esporádicas de algún visitante dominical que solía acceder a ella en barca ante la ausencia de caminos que les permitiesen acceder en coche desde algún poblado cercano (fig 4.12).

El proyecto, surgido de la mente del promotor inmobiliario Tomás Maestre Aznar<sup>5</sup>, había recibido desde un principio el apoyo entusiasta del Delegado de Turismo del Ministerio en Murcia, del ayuntamiento de San Javier y parcialmente del de Cartagena, que terminó cediendo en la concesión de agua del río Taibilla.

En cambio Maestre Aznar, joven promotor del proyecto procedente de una familia de terratenientes de la que no era heredero, tuvo la oposición frontal de la Diputación Provincial, presidida por aquel entonces por el catedrático de Derecho Civil de la Universidad de Murcia, Antonio Reverte Moreno, abogado a la sazón de sus hermanos y primos en el litigio familiar de la zona norte.

El proyecto, sin embargo, recibiría un respaldo decisivo tras la visita del Ministro de Turismo, Manuel Fraga Iribarne, a la Manga a inicios de 1963, que posibilitó que La Manga entrara en el año siguiente en el ámbito de la ley de Centros de Interés Turístico, que fue declarando en los años posteriores hasta cuatro enclaves de la restinga de arena como lugares de actuación prioritaria.

5. *Tomás Maestre Aznar (1925-)*  
Promotor inmobiliario considerado como el padre intelectual de La Manga, para bien o para mal, este es Tomás Maestre. Seductor empresario con gran visión de futuro, decidió acometer casi en solitario este faraónico proyecto que abarca la totalidad de su vida.

Él sería el responsable del proyecto urbanizador de La Manga, sus infraestructuras y de sus primeras promociones (las más conocidas seguramente). Bien relacionado con los poderes del régimen franquista (ocupó entre 1963 y 1971 las presidencias de la compañía Aviaco (INI) y de la Comisión de Turismo del Plan de Desarrollo), la época dorada de los 60 y 70 lo encumbró como uno de los personajes más poderosos e influyentes de la sociedad murciana y de la clase empresarial del levante. Pese a que la crisis económica y financiera derivada del petróleo, (que a mediados de los setenta eclipsó su figura y acabó diluyendo su proyecto que pasó a manos de muchos y variadas sociedades promotoras), actualmente permanece fuertemente vinculado al proyecto de La Manga en varias de sus derivadas judiciales.





*Fig 4.12 Tradicionales visitantes ocasionales de principios de la década de los 50 que accedían a La Manga en barca (arriba). Trayectos en vela latina desde Santiago de la Ribera al otro lado del Mar Menor a principios de siglo (abajo). Fuente: Centro Histórico Fotográfico de la Región de Murcia*

Por aquel entonces el joven Tomás Maestre Aznar no era más que uno de los múltiples buscadores de fortuna que aspiraban a entrar en los madrileños círculos de influencia que entrecruzaban los intereses públicos y privados de la política franquista.

Casos, como el de José Banús, sirvieron de estandarte a una época. En ella, la necesidad de iniciativa empresarial privada y la importancia de los activos que el poder político estaba dispuesto a poner en liza con tal de salir de la crisis económica, harían aparecer en escena una importante élite empresarial vinculada al turismo. Banús, era el avezado sucesor de una saga de medianos constructores catalanes que durante la reconstrucción de posguerra de las viviendas sociales del falangista Ministerio del ramo, consiguieron entablar cierta relación con el titular del mismo, el andaluz Girón de Velasco<sup>6</sup> que veraneaba en Fuengirola.

Maestre, siguiendo el modelo que Banús trazó en Marbella con el Centro Turístico de Interés Nacional Nueva Andalucía, aprovechó ciertos contactos familiares en Madrid y su seductor trato con los políticos, para hacer llegar su proyecto al Ministerio.

El ministro Fraga, recién llegado al cargo, visitó de su mano la Manga a principios de 1963 (fig. 4.13). Fue llevado (acompañado de un séquito compuesto por delegados provinciales, gobernadores civiles, y alcaldes y concejales del lugar) al Pedrucho, por aquel entonces un pequeño promontorio en mitad de la lengua de arena de 20 km. donde tenía una caseta un guarda, en un frío día de invierno.

Allí subido, Fraga observó todo lo que había a su alrededor y exclamó “*¡Esto va a ser un proyecto maravilloso!*”. Un político de Cartagena, nada partidario del proyecto, le comentó al oído: “*pero D. Manuel, traer el agua y los servicios básicos a este desértico paraje será una tarea titánica*”. A esto Fraga, le miró fijamente a los ojos y le espetó, golpeando fuertemente la arena con el pie derecho: “*¡Aunque tuviéramos que traer el agua a cantaros, seguiría siendo un proyecto maravilloso! Y así lo haremos*”. El proyecto no se

6. José Antonio Girón de Velasco, conocido como el león de Fuengirola, (1911-1995) fue un militar y político falangista español, que tuvo gran relevancia durante la dictadura del general Francisco Franco. Ocupó la cartera del Ministerio de Trabajo entre 1941 y 1957, siendo además miembro del Consejo del Reino y procurador en las cortes franquistas. Durante el tardofranquismo acabaría también sus días como promotor inmobiliario y fue una de las voces del búnker, sector político inmovilista dentro del régimen que se oponía a cualquier cambio en el sistema. Es considerado una de las figuras más radicales y autoritarias del fascismo en España.

volvió a cuestionar desde entonces. La decisión del ministro era por tanto irreversible y su voluntad fue así ejecutada.

AÑO LX — NUMERO 17.510 — MURCIA, DOMINGO, 13 DE ENERO DE 1963 — PRECIO DEL EJEMPLAR: 2'00 PTAS.

# LA VERDAD

Depósito legal: MU-3-1958

---

PLAZA DE LOS APOSTOLES — TELEFONOS: REDACCION, 17614; ADMINISTRACION Y TALLERES, 17616 — APARTADO DE CORREOS NUMERO 1

---

## EL MINISTRO DE INFORMACION Y TURISMO, EN MURCIA



Anoche llegó a Murcia el ministro de Información y Turismo, señor Fraga Iribarne, que se dirigió directamente al Gobierno Civil en donde fue saludado por las primeras autoridades de Murcia, alcalde de Cartagena, directores de periódicos y emisoras, y algunos amigos íntimos.

Aunque la visita del señor Fraga tiene carácter privado, no deja de tener trascendencia—como señalábamos en el editorial de nuestra primera página de ayer—para las muchas posibilidades de nuestra zona en orden al turismo internacional.

Hoy recorrerá el Mar Menor y por la tarde visitará una exposición que se ha montado en la Diputación Provincial con las maquetas de los diversos proyectos que se han hecho últimamente para la ordenación turística del Mar Menor, Mar sarrón y Aguilas. Al día siguiente recorrerá Sierra Espuña y visitará Alcedo.

En las fotos, el señor Fraga al saludar a las autoridades el momento en que descendía del coche.

(Información, en "Crónica de la capital". En página 9, un reportaje sobre las posibilidades turísticas de la región.)

## El año próximo estará habitada La Manga

### Así, al menos, opina el arquitecto del proyecto

**Dentro de ocho años, finalizadas las obras: en total se podrán albergar 70.000 extranjeros, afirma**

**Lo más parecido a esa franja de terreno, la península de Florida**

Un arquitecto español de fama internacional se encuentra desde ayer en Murcia con motivo de la visita del señor Fraga Iribarne. Se trata de don Antonio Bonet Castellana, nacido en Barcelona pero residente largos años en Buenos Aires. Amigo personal del escritor Ramón Gómes de la Serna, se lamentaba anoche en el "hall" del Victoria de la gravísima enfermedad que padece el genial escritor madrileño.

Don Antonio—que conserva aún el inconfundible acento cabalán mezclado al tiempo con alguna expresión criolla—es el autor del magnífico proyecto de Ordenación y Urbanización de La Manga.

—¿Qué precedentes personales agrimita usted al encargarle los señores Maestre dicho proyecto?

—Hecho los de Punta Ballena (Uruguay) y toda la zona sur de Buenos Aires. Dos obras importantísimas, la última de ellas con una capacidad de casi medio millón de personas. Antes vivían allí ochenta mil. Sin prolongaciones urbanísticas—las odio cordialmente—desdibujando y construyendo únicamente, alcanzamos tal densidad de población.

**10.000 TURISTAS VIVIRAN EN LA MANGA**

La conversación se desarrolla en medio de una tertulia del más alto nivel financiero y empresarial. Sentimos curiosidad por preguntar al señor Bonet Castellana acerca de la viabilidad del plan de La Manga. La opinión pública se muestra escéptica en la cuestión.

—Técnicamente está resuelto. Son dos zonas, Norte y Sur, pertenecientes a empresas distintas. Albergaremos en total a 70.000

extranjeros, preferentemente sérdicos. Al no contar con edificaciones ni tan siquiera carreteras, mi trabajo ha sido ideal.

—¿Cuándo estará listo aquello? Es pregunta que interesa sobremedera.

—Durante el 61 acabé el anteproyecto. Desde la mitad del año pasado a finales del presente concluire el proyecto definitivo. A últimos del 61 La Manga estará habitada en parte. Y dentro de ocho años, en circunstancias normales, finalizaremos las obras.

**OTRO RARO CAPRICHOS: CABO DE PALOS**

Las ideas fundamentales en orden a esta urbanización—la más importante y costosa de la Costa de la Luz—son dos. Primera, la eliminación de los espacios verdes innecesarios en favor de los espacios azules. —Mar Menor y Mediterráneo— y segunda, la incorporación a la única dimensión de aquella franja

increíble—la longitud—de las restantes: el ancho de unas islas artificiales y la altura de unas graciosas y armoniosas torres.

—Lo más parecido a La Manga —añade don Antonio— es la península de Florida, aunque esté más pegada a tierra. Y donde todavía se está a tiempo de planificar es en Cabo de Palos, accidente geográfico de extraordinario interés y belleza.

—¿Qué otros proyectos prepara en España?

—Quince millones de metros cuadrados en Marbella —se levantará una ciudad de la categoría de Zaragoza—, algo revolucionario, no ya por mí, sino más por el empuje y visión de su promotor, y una segunda población en Madrid. Recientemente el periodista Del Arco entrevistó al hijo pródigo ausente más de cuatro lustros de su terruño. La entrevista levantó mucho polvo porque el preguntado se extrañó del absurdo crecimiento de la Ciudad Condal.

—En urbanismo es esencial la síntesis, no el esparcimiento. En Buenos Aires...

Fig 4.13 Anuncio de la llegada del Ministro Fraga a Murcia el 13 de Enero de 1963 e información del proyecto en el diario La Verdad. (Fuente: hemeroteca Diario La Verdad 13/01/63)

# EL MINISTRO DE INFORMACION Y TURISMO RECORRE LA ZONA DEL MAR MENOR

### Se construirá una importante zona turística

Murcia 13. (De nuestro corresponsal). El ministro de Información y Turismo, señor Fraga Iribarne, que se encuentra en Murcia, ha recorrido en compañía de las primeras autoridades locales todo el Mar Menor, desde Cabo de Palos hasta la entrada de la Manga, por San Pedro del Pinatar, deteniéndose en la isla del Barón y en las posesiones del Estacio, puntos clave para las proyectadas construcciones y pistas del complejo turístico que ha de formarse en el futuro. El ministro anunció que dentro de unos días llegarán a esta capital el subsecretario y el director general de Promoción del Turismo con objeto de estudiar estas zonas para clasificarlas, así como las de Aguilas y Mazarrón. En Lo Pagán terminaron los recorridos en embarcación, siendo obsequiados los expedicionarios con un almuerzo, ofrecido por la Diputación Provincial.

ducción de aguas, teléfono y tiene la industria de gran abolengo de la alfarería y cerámica.

Entre sus monumentos figuran la torre del Homenaje, que fue el último reducto de los defensores y más tarde residencia de comandadores, donde el Rey Alfonso VI liberó a las huestes de García Jiménez.

El ministro recorrió los monumentos, plazas y calles, y contempló las almenas, torres, fortaleza y castillo, y visitó luego una zona de sierra Española.

El ministro, acompañado de las autoridades, hizo también una visita al santuario de la Patrona, Virgen de la Fuensanta, ante cuya imagen oró unos momentos.

Contempló después las notables obras realizadas en el tiempo y, posteriormente, desde el atrio del mismo, se asomó al amplio panorama de la huerta, siendo informado de las obras de embellecimiento realizadas y de las que se proyectan acometer en los alrededores del santuario.—Cifra.

## El canal de Balaguer regará diez mil hectáreas

Lérida 14. Está definitivamente aprobada la construcción del Canal de Balaguer, con un presupuesto superior a los sesenta

y cinco millones de pesetas aguas del pantano de Santa ta en servicio de este can transformación en regadío ( mil hectáreas de los términos de Albesa, Monarguens, T guerri, Castelló de Farfai afectando a 1.200 labradore

## Proclamación de la valencianas 1

Valencia 13. En el sal Ayuntamiento han sido pro ra Mayor e Infantil 1963 la ría Antonia Moret Gómez Carmen Fernández-Ordás y calde, señor Rincón de Arcl bandas a las nuevas faller: una gran ovación.—Cifra.

## Liquidación del «puente textil

Barcelona 14. Está toca «puente aéreo» establecido tal y Londres para el acab tiles del ramo lanero, a con: cuantiosos daños sufridos p de dicha actividad que fuer por las inundaciones del V: Cuatrocientas toneladas d

# CRONICA de la CAPITAL

## EL MINISTRO DE INFORMACION Y TURISMO, gratuitamente impresionado de las posibilidades de la región

El ministro de Información y Turismo, don Manuel Fraga Iribarne, ayer por terminada su estancia en Murcia.

A las 9:30 de la mañana, inició su visita a la serranía próxima a la capital. Detuvo en el Santuario de Nuestra Señora de la Fuensanta. Oro ante la Patrona de Murcia y admiró la hermosa perspectiva que ofrece la Sierra desde la amplia balconada del atrio del santuario a la que llegó después de subir por la carretera del Barón de la Luz y El Valle.

### RECORRIDO POR LA RUTA TURISTICA DE SIERRA DE ESPAÑA

Terminada esta visita, le recibió el alcalde de Murcia y Volana, para subir a la histórica villa de Aledo y continuar después a la Sierra del señor La Sierra, en Sierra de España, con objeto de conocer también las posibilidades turísticas de esta ruta del interior murciano.

El reclutamiento que le siguió fue muy exitoso y emotivo. Lo que fue histórica plaza de armas, avanzadilla del reino de Castilla, en la época de la Reconquista, se encontraba abandonada. Todos sus edificios se salvaron materialmente a la calle para salvar la presencia en ella del señor Fraga Iribarne. Fue recibido por la Corporación municipal presidida por el alcalde

Ayer recorrió Sierra Espuña y visitó Aledo, que le recibió emocionadamente

El domingo se detuvo en el Mar Menor y, por la tarde, visitó la exposición con los proyectos que existen sobre la "Costa de la Luz"

El gobernador civil solicitó de él la reparación de la carretera que une Cartagena a Aguilas

El día del domingo a las seis de la mañana. La parte inicial de la mañana estuvo dedicada al deporte de la casa de patos, en las tranquilas aguas del estero de la casa de patos. Después pasaron por la casa de patos de Cabo de Palos. En este estero de La Manga desembarcó. Subió al barco para poder contemplar la separación del Mar Menor del Mediterráneo, por la franja de arena de la misma, a cuyos lados se extienden dos playas de fina arena.

### En la zona cuya urbanización se proyecta

Ya mediada la mañana las lanchas continuaron y recorrió por toda esta hermosa zona del Mar Menor hasta la localidad del Estacio. Antes se detuvo en El Pedregal, lugar en el que La Manga es más estrecha, lo que permite contemplar al mismo tiempo ambos mares. A las doce, el ministro desembarcó en el estero de la

con motor fuera de borda para dedicar unas horas al ejercicio de la caza de patos y gallineta. El señor Fraga visitó el estero de la casa de patos. Después pasaron por la casa de patos de Cabo de Palos. En este estero de La Manga desembarcó. Subió al barco para poder contemplar la separación del Mar Menor del Mediterráneo, por la franja de arena de la misma, a cuyos lados se extienden dos playas de fina arena.

se dirigieron a visitar uno de los acantilados de la Encarnación del Estacio, en el que puede contemplar los hermosos ejemplares del famoso roble del Mar Menor debidamente bajo las aguas. Después recorrió a pie unos metros de La Manga. Se detuvo en la estación meteorológica instalada por el em

capital español y extranjero, concretamente belga. El plazo previsto es de ocho años. Un álbum, con fotografías y planos del proyecto, fue entregado al ministro.

Le comentó el ministro. Manifestó la impresión que le había producido su recorrido por el Mar Menor y su visita a La Manga, conjunto que por su belleza, así y distancia de él era un testimonio de la obra de Dios. Ahora —dijo— corresponde a ustedes completar esta milagrosa obra natural. Han comen

### RETORNO A MURCIA

En las primeras horas de la tarde se inició el retorno a Murcia. El señor Fraga oyó misa en la iglesia de Jesús. Durante el santo sacrificio tocaron las campanas de su parroquia que cantan las horas canónicas en la mañana del Viernes Santo.

### EN EL PALACIO PROVINCIAL

A las ocho, el ministro llegó al Palacio Provincial. Fue recibido por el señor obispo de la diócesis y primeras autoridades. En sus plantas segunda y tercera visitó las exposiciones de maquetas y proyectos, realizados por las respectivas empresas, y que en su conjunto constituyen la ordenación turística de la «Costa de la Luz» en sus playas del Mar Menor, Aguilas y Punta de Mazarrón. También se examinó expuesto el proyecto de la zona de Campomar, perteneciente a la provincia de Alicante, pero integrada en la «Costa de la Luz».

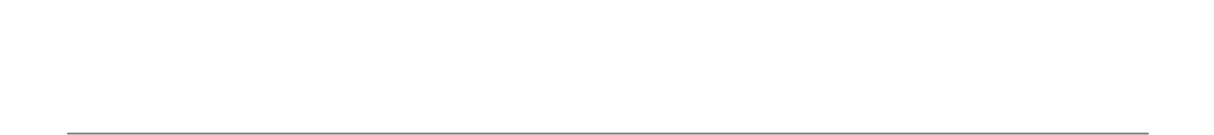
### PROVINCIA DEL MINISTERIO DE INFORMACION Y TURISMO

El señor Fraga manifestó: «El turismo es un fenómeno ya característico que se presenta en España como una fuente importante del desarrollo económico. He visto de cerca lo que ya sucede por informes. El Mar Menor y la provincia en general poseen reservas extraordinarias turísticas que permitirán, en un tiempo, una ordenación planificada y un turismo de categoría. Finalmente anunció la inmediata visita del subsecretario y del director general de Promoción del Turismo que vendrán a estudiar con más detalle estas posibilidades».

### CONTENSTACION DEL MINISTRO

A ambos comentó el ministro. «Cartagena —dijo— que no sufre tantas situaciones, porque nada he hecho sino por adelantado. Y nada tendría que adelantarse como se haga, ya que la obra de España en la obra de Franco, al servicio siempre de la patria. Cartagena que venga a Murcia es de la cuenta de lo rentable y 600 que ha de resultar aquí la hermosa turística. Separadas las condiciones a que nos llevaron el no encontrar términos de convivencia, las dificultades de una convivencia exterior y las inconveniencias de la presencia, sus centros, de un período de reconstrucción económica».

Fig 4.14 Artículo en la edición nacional de ABC (arriba). Trayectos en vela latina desde Santiago de la Ribera al otro lado del Mar Menor a principios de siglo (abajo)



En los procesos de urbanización del litoral mediterráneo español, caso La Manga

# LA VERDAD

Depósito Reg.: MU-3-1958

PLAZA DE LOS APOSTOLES - TELEFONOS: REDACCION, 1914; ADMINISTRACION Y TALLERES, 1915 - AFARTADO DE CORREOS NUMERO 13



MAQUINARIA CONSERVERA  
AFARTADO 22 - BILBAO

## LA INVERSION TURISTICA EN MURCIA es útil y rentable, dijo el Sr. Fraga Iribarne

### Ayer recorrió Sierra Espuña y Aledo; y el domingo, el Mar Menor

Existen aquí -afirmó- unos reservas turísticos extraordinarios, que estamos a tiempo de ordenar

Anunció la próxima visita del subsecretario y director general de Promoción del Turismo, que estudiarán más en detalle estas posibilidades

(Información en pág. 4.)



En agosto en esta página dos momentos de la visita del señor ministro de Información y Turismo a nuestra provincia. Arriba aparece escuchando las explicaciones del arquitecto que ha redactado los proyectos para la urbanización de La Manga del Mar Menor, y abajo, durante su recorrido sobre el mismo terreno en la mañana del domingo. El ministro se mostró muy interesado en las posibilidades de esta zona que recorrió con gran detalle: lo mismo que ayer el pueblo de Aledo y parte de la Sierra de Espuña.-(Foto Tomás)

### Se autorizan nuevas salidas de naranjas

La Delegación Regional de Comercio nos ruega la publicación de la siguiente nota:  
"Acuerdos de la Comisión consultiva de agrario celebrada en Valencia el día 14 de enero de 1963.  
1.º-A partir de las cero horas del día 15, se permite la libre exportación de limones, pomelos, mandarinas, clementinas y satsumas.  
2.º-A partir de las cero ho-

## DURISIMO GOLPE DE DE GAULLE A INGLATERRA Y ESTADOS UNIDOS

- En las condiciones que quiere Inglaterra no puede entrar en el Mercado Común.
- Cuando se fundó, ella presionó en contra y formó la "Comunidad de los siete".
- ¿Está dispuesta a abandonar sus preferencias por la Commonwealth y la zona de libre cambio?
- No necesitamos los "polaris" yanquis: organizaremos nuestra propia defensa.
- Aceptarlos supondría dejar que los Estados Unidos absorbiera a Europa.

PARIS, 14. — (Crónica de Josefa CARABIAS.)  
«Si Inglaterra entra en el Mercado Común en las condiciones especiales en que lo ha solicitado, el Mercado Común dejará de ser lo que es y se convertirá en otra cosa completamente distinta». He aquí el sermón de la larga exposición que De Gaulle ha hecho esta tarde ante más de cincuenta periodistas de todos los países del mundo, agrupados en la gran sala de fiestas del Eliseo.  
Las conferencias de prensa que el general De Gaulle convoca un par de veces al año, van siendo cada vez más solemnes e impresionantes. Rememorando por el salón austriaco, cargado de ferropuestos, curules, de dorados y de arañas de cristal, hasta la figura del presidente (que emerge de unas cortinas de damasco color oro, abiertas a la hora en punto por dos militares) todo allí parece dispuesto con fines de solemnidad.  
Todas las anteriores conferencias de prensa del Eliseo se habían celebrado en horas graves. Sin embargo, el general De Gaulle apareció siempre ante nosotros muy optimista y muy sereno. Ahora, en cambio, cuando todos los obstáculos internos han sido vencidos, cuando se celebraron muchos años de tranquilidad, cuando el país le ha dado su aprobación más absoluta, he aquí que De Gaulle parece cansado y como con menos acometividad que otras veces.

### Dos muertos:



R. GOMEZ DE LA SERNA, Emblema escritor español, en Buenos Aires.



SYLVANUS OLIMPIO, primer ministro de Togo, asesinado. Su cuñado formó el Gobierno por encargo de los asesinos.

### ENORME actividad política en todo el mundo

Jefes de Gobierno y ministros, en constante viajar y dialogar

Jruschef llegó a Berlín: "Este es nuestro éxito", dijo señalando al muro de la vergüenza

Kennedy, dispuesto a rebajar diez mil millones de dólares de impuestos a los yanquis

2 Continúa en página segunda

### RESPUESTA INGLESA: inaceptable

BRUXELAS, 14.—El lord del Sello Privado de la Gran Bretaña, Heath, que encabeza la delegación británica de negociación con el Mercado Común, ha manifestado que su Gobierno no puede aceptar la asociación en la forma que ha sugerido De Gaulle en su conferencia de prensa.

### ELOGIOS A INGLATERRA, RBA, FERRO.

No es cierto que Francia se oponga a la entrada de Inglaterra en el Mercado Común, ha venido a decir De Gaulle, si lo hace en las mismas condiciones que los otros

### Poblet, hombre de negocios

Fig 4.15 Declaraciones del Ministro Fraga a Murcia el 15 de Enero de 1963 e información del proyecto en el diario La Verdad. (Fuente: hemeroteca Diario La Verdad 15/01/63)

De esta manera, fueron sucesivamente aprobados cuatro centros turísticos que suponían una financiación estatal de más de 11.200 millones de pesetas de aquella época (una estimación aproximada del valor en base al incremento del IPC desde entonces situaría esta subvención pública en torno a los 18.000 millones de euros actuales). Sin duda, se trataba de la inversión más importante (con mucha diferencia) de las que realizó la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional (fig. 4.16).

Estos cuatro centros se correspondían con distintas fases del enorme megaproyecto que abarca la gigantesca transformación de aquella lengua de arena de 20 kilómetros de longitud en un emporio destinado a atraer turistas de todos los confines de la tierra.

Hay que señalar en su favor que la total ausencia de infraestructuras previas unido al extraordinario nivel de dotaciones que la filosofía de la ley de Centros pretendía aplicar, implicaban unos costes de urbanización previos que tardarían en ser amortizados antes de que el retorno económico del proyecto en forma de divisas extranjeras se produjese.

El primer centro en ser aprobado fue la Hacienda de La Manga de Cartagena correspondiente a los cuatro primeros kilómetros al sur de la lengua de arena que estaban enclavados en el municipio de Cartagena, y que presentaban ciertos condicionantes en su titularidad que analizaremos en el apartado siguiente.

| Nombre                             | Fecha de declaración          | Hectáreas | Plazas | Inversiones (Millones ptas.) |
|------------------------------------|-------------------------------|-----------|--------|------------------------------|
| Hacienda de la Manga de Cartagena  | 23-7-1966<br>(BOE 12-9-1966)  | 88        | 16.920 | 2.200                        |
| Hacienda de la Manga de San Javier | 26-12-1968<br>(BOE 27-1-1969) | 280       | 36.400 | 8.980                        |
| Playa Honda (La Manga)             | 19-1-1967<br>(BOE 11-2-1967)  | 54,86     | 4.500  | 295,6                        |
| Hacienda Dos Mares (la Manga)      | 6-2-1969<br>(BOE 25-2-1969)   | 61        | 1.900  | 47                           |

Fig 4.16 Centros relacionados con La Manga declarados de interés turístico nacional. Plazas y presupuesto estatal invertido. (Fuente: Cámara de Comercio de Cartagena, 1973, p. 527)

Esta primera fase, que arrancaría en su proceso constructivo desde mediados de 1963 con casi 17.000 plazas (tanto hoteleras como con diferentes modalidades de residencias turísticas), implicó en un principio por tanto un importante desembolso inicial que Tomás Maestre conseguiría abordar gracias a la introducción de nuevos socios como la constructora Hispano-Belga o el grupo Huarte que no dudaron en formar parte del proyecto una vez que éste ya contaba con las bendiciones del gobierno.

Hay que señalar que, pese a que el proceso urbanizador arrancará en 1963, y los primeros edificios ya podrán verse a mediados de 1965, la concesión de la declaración de centro turístico y por tanto la importante financiación que esta llevaba aparejada, no se producirá hasta mediados de 1966, en tanto en cuanto es cuando el proyecto urbanístico consigue tener el visto bueno de las autoridades de la Dirección General de Urbanismo y Arquitectura del Ministerio de Vivienda.

Esta será una tónica que se repetirá en muchos otros casos de la aplicación de la Ley de centros en la geografía nacional, como puede observarse en las figuras 4.5 y 4.6. La mayor parte de centros son aprobados bien entrada la década de los sesenta, debido a las dificultades que desde el Ministerio de la Vivienda (de corte falangista) plantean frente a las ansias turísticas que se impulsan desde el ministerio de economía o los restantes ministerios económicos en manos de los tecnócratas, que eran más partidarios del liberalismo capitalista. En este sentido, la crisis de gobierno que supone a finales de los sesenta la salida de muchos ministros “azules” y falangistas y el casi total dominio de los tecnócratas que habían impulsado los planes de desarrollo termina de agilizar la tramitación de las declaraciones de los centros turísticos.

En este sentido resulta decisiva la salida de los falangistas y de Pedro Bidagor (el gran hacedor del urbanismo franquista desde el final de la guerra civil) del Ministerio de Vivienda y la Dirección General de Urbanismo. El nuevo ministro entrante en 1969, Vicente Mortes, también miembro del *Opus Dei* e ingeniero de

camino experto en urbanismo, había sido uno de los principales colaboradores -como comisario adjunto entre 1965 y 1969- del comisario y después ministro del Plan de Desarrollo, Laureano López Rodó, principal cabeza visible de los tecnócratas.

Con Morte, el gran proyecto tecnócrata de atracción del flujo de divisas extranjeras a través del turismo de sol y playa coge velocidad de crucero en su tramitación. Al primer centro declarado de la zona de Cartagena se había sumado ya la declaración como centro turístico de Playa Honda, una pequeña inversión relacionada con una urbanización a la entrada de La Manga junto a otro singular proyecto, como fue el de La Manga Club, en el Valle de Atamaría, un intento primigenio un tanto anticipado del modelo resort que asolaría la *pseudocosta* mediterránea décadas después, y que será analizado en un punto posterior.

Sin embargo, es entonces a partir de 1969 cuando el proyecto alcanza tintes faraónicos gracias a la financiación de más de 9.000 millones de pesetas sin interés alguno que el gobierno aporta a Tomás Maestre. Con ella se llevarán a cabo los tramos más importantes del megaproyecto como son la Hacienda Dos Mares, el estratégico nudo que une la zona sur de Cartagena y la zona norte del municipio de San Javier, y sobre todo este segundo tramo de casi 17 km sobre los 20 que tiene en total La Manga, situándose además en esta zona casinos, Puertos Deportivos, o megalómanas ambiciones de Tomás Maestre como eran Veneciola (una pequeña Venecia con canales) o un aeropuerto al borde del mar, que analizaremos en capítulos posteriores.

El retraso del proceso no supone realmente un gran quebranto para Maestre. Al margen de los problemas sobre la adquisición y titularidad de los terrenos, que como veremos obligaran al promotor a formular varias hipótesis, el firme compromiso adquirido por el ministro Fraga permiten al empresario arrancar el proyecto sin necesidad de disponer de la declaración del centro turístico, ni la financiación del mismo, ni tan siquiera la preceptiva regulación urbanística de los terrenos.



Maestre iniciará el proyecto en la zona de Cartagena urbanizando La Manga desde el Sur, sin ni tan siquiera tener regularizado las autorizaciones urbanísticas de los mismos (hay que recordar que por aquel entonces no existe un plan general del municipio de Cartagena ordenado como tal). La todavía incipiente situación de los municipios españoles, en plena fase de adaptación a la recién aprobada ley del suelo de 1956, permitirá a muchos de estos proyectos de costa planificarse sobre la base de un cierto vacío legal en el planeamiento municipal.

El contexto de aplicación de la ley del suelo resulta bastante favorecedor en este sentido (de Terán, 1982). La frontal oposición que están practicando los ayuntamientos a su puesta marcha durante los primeros años de vigencia, unida al estado embrionario del planeamiento general en muchos lugares costeros (hay que señalar que la limitación de medios técnicos disponibles obligará a muchos pequeños municipios a postergar la elaboración de un plan general, mientras que en aquellas ciudades más grandes y con más medios el planeamiento se plantea de manera limitada (por ejemplo, la ciudad de Murcia, cabecera de la provincia, y primera urbe en plantear un planeamiento general acorde a la ley de 1956, tan sólo se limita a definir y delinear el casco urbano ya existente, dejando el resto de teórico territorio municipal pendiente de definir como suelo de reserva urbana o suelo no urbanizable sobre la base de terrenos que simplemente se rigen por una serie de reglas generales catalogadas como las “ordenanzas de la huerta”).

En el caso de Cartagena, municipio donde se empieza a desarrollar La Manga (fig 4.17), el primer plan general tan sólo se limita a ordenar el casco urbano y algunas pedanías, siendo por tanto la zona de La Manga un terreno situado en un vacío legal desde el punto de vista del planeamiento, con lo que a Maestre no le es difícil empezar a urbanizar e incluso a edificar antes del constituirse el trámite urbanístico reglado.



*Fig 4.17 Inicio de las obras en La Manga a finales de 1963 previo a la declaración de centro de interés turístico. Proceso inicial de urbanización (arriba) y estado de las obras en 1964 (abajo).*

### **4.3 La procelosa evolución de la titularidad legal del suelo de la manga en el proceso preurbanístico. Conflictos e incógnitas.**

#### *4.3.1 La titularidad del suelo en los Centros de Interés Turístico Nacional*

Una de las variables comunes a todos estos grandes procesos de puesta en valor del litoral al calor de la ley de centros turísticos de interés nacional fue el paso previo necesario de obtención del suelo en aquellos enclaves que disponían de estas condiciones óptimas para formar parte del ambicioso programa nacional sobre el que descansaba la pretensión del Estado de crear un nuevo modelo productivo.

La labor de obtener el suelo necesario en el caso de los llamados territorios de débil ocupación turística, que en la mayor parte de los casos constituían pequeñas poblaciones costeras sin ningún tipo de planeamiento urbanístico vigente o zonas vírgenes donde sus municipios las catalogaban como suelo rustico afecto al uso agrario en caso de disponer de planeamiento (lo cual no era habitual), descansaba en la iniciativa privada. Los empresarios adjuntaban en sus propuestas de centros turísticos la propiedad del suelo como uno de los valores que daban viabilidad al proyecto, de cara a acogerse a los beneficios económicos y legales que permitía la declaración de centro turístico de interés nacional.

Esto habitualmente no era sencillo, en especial en el caso de los proyectos más grandes, ya que estamos hablando de propuestas que recogían territorios costeros de más de 300 Ha de media y que normalmente estaban impulsadas por un número reducido de personas, incluso en muchas ocasiones por un sólo empresario promotor. Esto implicó en ocasiones una cierta intervención de la administración favoreciendo los procesos de compra-venta de terrenos detrás de la que estaban necesariamente gente cercana al régimen. La casuística es muy variada según los lugares y fechas (hay que recordar que la ley de centros turísticos promulgó autorizaciones de centros en Cataluña, Comunidad Valenciana, Andalucía, Murcia, Baleares, Canarias e incluso

alguna en Galicia, en fechas que oscilaron de 1962 hasta 1975), arrojando en algunas ocasiones procesos no muy transparentes con indicios de actuaciones ilícitas.

La presencia de proindivisos, terrenos sobre los cuales la titularidad estaba en disputa, o simplemente terratenientes que no deseaban o no tenían necesidad de vender sus tierras, era una constante que en algunos casos hizo perder al proyecto toda la viabilidad. Pese a la inexistencia de un mercado especulativo inmobiliario (debido en gran medida al todavía incipiente desarrollo del fenómeno de las plusvalías urbanísticas) que apuntaba la ley del suelo de 1956, muchas de estas situaciones hicieron inviables algunos de los proyectos que se postularon para ser avalados por aquella ambiciosa ley del desarrollismo.

Sin embargo, gran parte de estos proyectos pudieron solventar en un corto espacio de tiempo estos problemas gracias al apoyo gubernamental y en muchos casos al situarse en terrenos costeros de escasa salubridad y capacidad agrícola y que por aquel entonces todavía no suscitaban el interés inmobiliario que, a raíz del desarrollo del turismo de masas, convertiría el suelo de playa en un bien especulativo.

Esto redundó en el hecho de que muchos de sus promotores, que consiguieron hacerse con alguno de los proyectos de centros turísticos consiguieron obtener elevadísimos beneficios gracias a las plusvalías urbanísticas. Éstos compraron en muchos casos vastos terrenos de costa a muy bajo precio con apoyo de la administración en la tasación, y gracias a la financiación de la misma urbanizaron directamente solares que posteriormente vendían para edificar sin necesidad de promover inmobiliariamente. De esta manera se obtenían enormes beneficios económicos sólo como urbanizadores sin necesidad de arriesgar ni una sola peseta de su patrimonio.

#### 4.3.2 La Manga de Tomás Maestre

En el caso de La Manga, ésta había pertenecido al Estado español hasta 1855, año en el que la ley de desamortización del ministro liberal Madoz la confisca en subasta pública pasando a manos privadas el 10 de Enero de 1863. Anteriormente sus terrenos sin gran valor habían únicamente estado poblados de manera permanente por algunos torreones que evitaban el saqueo de los moriscos (fig 4.18).

Sus nuevos propietarios, Miguel Zapata Sáez y José Cortés, antecesores de los que a la postre serían sus urbanizadores, adquirieron la mayor parte del tramo norte por la nada despreciable cifra de 31.000 reales de vellón (7.750 pesetas).

Sin embargo, no perduró mucho el reparto inicial empezando la familia Maestre Zapata a comprar los tramos que le faltaban adjudicados a pequeños propietarios locales a finales del siglo XIX (Alonso, 1976).



Fig 4.18 Marjal del Mar Menor en el concejo de Murcia según los planos del siglo XVII (Fuente: Pergamino Museo de Historia Nacional)

Con el paso de los años el patrimonio de los Zapata se fue concentrando en los herederos de José Maestre Díaz, yerno de Miguel Zapata Sáez<sup>7</sup>, que se había casado consecutivamente con las dos hijas de Zapata. Maestre, que fue jefe del partido conservador en la comarca, alcalde de La Unión, presidente de la Junta de obras del puerto de Cartagena y ministro en dos ocasiones, organizó al morir su suegro una sociedad para aglutinar el patrimonio de la familia, la Mancomunidad Zapata Portmán, (que incluía la fundición La Orcelitana, los talleres de la Maquinista de Levante y numerosas concesiones mineras en la zona de Cartagena-La Unión).

Los Maestre instalaron alrededor de La Manga diversas industrias salineras, como la llamada Buena Suerte, (un negocio que sin embargo no fructificó). En este contexto de incertidumbre económica, los negocios mineros, principal fuente de ingresos familiar, fueron decayendo con el paso de los años, viéndose la familia en la obligación de ceder en 1933, tres años antes de la muerte de José Maestre Diez, el 50% de la sociedad minera de la Unión a la internacional francesa Peñarroya. De esta manera, se pierden definitivamente tras la muerte de su sucesor José Maestre Zapata en la guerra civil el resto de sus activos mineros en 1947 (López-Morell, 2005).

No cabe duda que si hay un personaje que va a ser determinante para la historia de la Manga y su proceso urbanístico, éste sería Tomás Maestre Aznar, uno de los muchos sobrinos de Tomas Maestre Zapata, que tras haber estudiado la carrera de derecho en Madrid había encontrado en la promoción inmobiliaria su verdadera vocación. Pero pongamos antes la situación de La Manga como proyecto urbano en antecedentes.

A principio de los años 50, la familia Maestre vio restringidos sus activos fundamentalmente a terrenos entre los que se encontraba la zona norte de la Manga Terrenos que las distintas generaciones habían ido comprando progresivamente sobre partes de los tres grandes proindivisos que se habían formado, heredados de las antiguas concesiones. Éstos, a su vez, fueron repartiéndose entre diversos

#### 7. Miguel Zapata Sáez, el Tío Lobo y familia

Uno de los personajes más llamativos de la clase empresarial murciana, y creador de una de las sagas más poderosas de la Región. De orígenes humildes en una familia ganadera, el Tío Lobo (apodo que debe a la mitología popular que narra que teniendo 18 años se enfrentó a una manada de lobos que atacaba las reses propiedad de su familia, matando a varios y conservando la cabeza disecada de algunos) es el prototipo del arrojito. Y fue este arrojito el que le hizo convertirse en uno de los empresarios más ricos de la Región, gracias a los negocios mineros en Portmán y Cartagena.

Como persona de gran influencia (gran amigo y socio del ministro y líder liberal, el Conde de Romanones), pero alejado de los esnobismos capitalinos, Zapata hizo construir su casa al afamado arquitecto Víctor Beltrí, hoy seña de identidad de La Unión.

Su yerno, José Maestre Díaz, jefe del partido conservador en la comarca, alcalde de La Unión, presidente de la Junta de obras del puerto de Cartagena, ministro en dos ocasiones, y que se había casado consecutivamente con sus dos hijas, fue el gran heredero de su fortuna, cuyos negocios mineros y posesiones aglutinó en torno a una sociedad que sería el germen de La Manga que hoy conocemos.

miembros de la familia e incluso se regalaron a personas de confianza, siendo así las escrituras de compra de las tierras divididas y subdividas por sucesivas herencias familiares. Aun así, la mayor parte de los predios, aproximadamente un 71% del total de esos proindivisos, estaba de una manera u otra a mediados de los años 50 en manos de Tomás Maestre Zapata, patriarca de la familia en ese momento.

Mientras tanto, la zona sur cartagenera, que se extendía desde la denominada “encañizada de Marchamalo” hasta Cabo de Palos con más de 1.000.000 de m<sup>2</sup> estaba por aquel entonces en manos del empresario minero Francisco Celdrán.

Este terreno, en su origen escriturado en 1.085.276 metros cuadrados, había sido concedido a José Huertas en 1868 para el establecimiento de una pesquería. Esta finca, que fue confirmada por R.O. de 3-6-1879, sufrió numerosas segregaciones a inicios a finales del siglo XIX y principios del XX, hasta quedar reducida a sólo 16 ha. No existen datos de que se mantuviera una actividad continuada en la pesquería de la Encañizada. En 1959, sin embargo, la finca volvía a estar concentrada en una sola de 108 ha., por expediente de agrupación del empresario minero Francisco Celdrán que, a su vez, había comprado la mayor parte de sus trozos a la viuda de otro terrateniente por 400.000 pesetas poco tiempo antes (López-Morell, 2005).



*Fig 4.19 Tomas Maestre Zapata con su familia y servicio en su casa en la encañizada del Charco en el norte de La Manga (arriba). Su sobrino el abogado y promotor inmobiliario Tomas Maestre Aznar (abajo)*



No sería hasta 1956 cuando uno de los numerosos sobrinos de Tomás Maestre Zapata, Tomás Maestre Aznar, un joven abogado de Madrid metido a pequeño inversor inmobiliario, puso sus ojos en la alargada restinga de arena que poseía su familia en la costa de Murcia. El joven sobrino no tenía más experiencia en el negocio que la realización de alguna pequeña promoción inmobiliaria en Madrid (que no había sido muy exitosa), por lo que cuando le expuso el faraónico proyecto a su tío, este se negó en redondo a venderle sus tierras.

La operación por tanto no se antojaba sencilla: La Manga de aquel entonces era una serpenteante lengua de arena salpicada por matorrales y baja vegetación en algunos pequeños montículos, completamente deshabitada y cuya única actividad humana en aquel istmo virgen era la derivada de la explotación de dos pesquerías y una salina. Era un arenal *“donde no había más que hormigas, mosquitos increíblemente grandes y alacranes”* según palabras de Maestre Aznar.

Seguramente, no sería tan apocalíptico el panorama existente, en tanto en cuanto el clan Maestre tenía hacía el final de aquellos solitarios 20 kilómetros un refugio vacacional, al que convidaba a solazarse a los notables de la zona. Sin embargo, sí que en cierto modo el entorno cercano generaba actividades incompatibles con el desarrollo turístico, al menos en las condiciones que se estaba ejerciendo debido a su completa ausencia de conexión e infraestructuras que le permitiesen convertirse en un pequeño núcleo urbano o asentamiento que pudiese ser accesible desde los pueblos más cercanos.

Además, la mayor parte de las pequeñas y medianas explotaciones mineras, que desde los años cuarenta se habían venido asentando en la comarca del Mar Menor, instalaron lavaderos de flotación que solían aprovechar las lluvias torrenciales para verter sus estériles hacia dicha laguna. La escorrentía de éstas, favorecidas por la deforestación de las laderas de la sierra de Cartagena y La Unión, (talada de pinos de manera incontrolada durante más de un siglo), teñía de residuos metálicos la zona sur de la albufera

marmenorenses. No obstante, al menos la zona más cercana a La Manga había estado a salvo de las operaciones de la gran productora minera, la francesa Peñarroya, que había adquirido los negocios de los Maestre-Zapata y el resto de empresarios locales, cuyos continuos vertidos terminarían en otra bahía más cercana (produciendo la consabida colmatación de la bahía de Portmán).

Mientras tanto, la agricultura todavía no había conseguido por aquel entonces alcanzar el desarrollo que posteriormente lograría, al no haberse completado aún las aportaciones del futuro trasvase Tajo-Segura al Campo de Cartagena. Por tanto, la única actividad que realmente afectaba a la restinga manguera era la pesca, basada en las numerosas encañizadas que poblaban sus tres golas, y que se podía considerar una actividad residual, con vista exclusivamente a los mercados locales.

Con todas y con estas, D. Tomás Maestre Zapata le dijo a su sobrino *“Mientras yo viva, no hollará La Manga el turismo”*. Poco tiempo sostuvo el patriarca de los Maestre dicha opinión: un coma diabético, un infarto, y el hundimiento de unos negocios en Maracaibo (Venezuela), le hicieron cambiar de parecer dos años más tarde. El resto de minifundistas y familiares también acabó vendiendo, no sin un largo y tortuoso proceso repleto de pleitos, disputas familiares y maniobras poco transparentes.

Finalmente, Maestre Aznar, aliado en secreto con su primo José Luís Rubio Maestre (que fue realmente el encargado de convencer a los propietarios), a través de la sociedad Compañía Urbanizadora Nuestra Señora del Mar Menor (Urmenor S.A.), consiguió hacerse por 10 millones de pesetas con los terrenos del Norte del resto de sus familiares y con los terrenos del Sur que pertenecían a Francisco Celdrán. Éste, no encajó nada bien el hecho de que Tomás utilizase la figura de su primo como aparente comprador mientras él permanecía en la sombra, iniciando un largo proceso judicial que Maestre acabaría ganando con ayuda del régimen tras la declaración de La Manga como centro turístico nacional.

El litigio sin embargo obligaría a Maestre a jugar con los tiempos y a sopesar distintas posibilidades, que se analizaran en el próximo capítulo, como fue iniciar el proyecto por el norte en vez del sur, o el plantear una zona intermedia de 2 km. que se mantuviese virgen o con un campo de golf.

Finalmente, la tenacidad del promotor y la falta de apoyos políticos de los terratenientes de la zona, acabaran por tanto consumando el dominio de Maestre sobre toda La Manga. Un dominio que como veremos más adelante no se consolidará jurídicamente hasta mediados de los años 60 por la multitud de contiendas judiciales que mantenía el promotor.

Ahora sí que el joven Tomás Maestre podía comenzar a materializar su sueño inmobiliario.



*Fig 4.20 Tomás Maestre Aznar presentando la maqueta del proyecto al Ministro de Información y Turismo, D. Manuel Fraga Iribarne, en 1963.*

## 5. LOS MACROPROYECTOS URBANÍSTICOS DE LA ESPAÑA DEL DESARROLLISMO: EL PLAN BONET EN LA MANGA

### 5.1 Antecedentes urbanísticos del proyecto inicial de La Manga

#### 5.1.1 Génesis del proyecto: los *masterplan* en la Ley de Centros Turísticos

Tal y como se ha analizado en el capítulo anterior, la Ley de Zonas y Centros Turísticos de Interés Nacional llevaba aparejada la elaboración de un cierto preproceso de ordenación territorial que permitiese la aprobación tanto de las susodichas zonas como de los centros.

En el caso de las zonas, la evidente indefinición del proceso técnico a elaborar hizo que finalmente no se materializase ninguna operación urbanística asociada a dicha figura legislativa, concentrándose todo el furor desarrollista de urbanización de la costa bajo el sistema de centros turísticos.

Estos centros, cuya tramitación permitía como hemos comentado bordear las exigencias de la ley del suelo de 1956, se sustentaban desde un punto de vista urbanístico en la elaboración de un plan director. Este plan director o *masterplan* a gran escala era la herramienta técnica que justificaba todo el desarrollo urbano a plantear, al margen de la propia situación urbanística que tuviese el municipio en cuestión.

En el caso de La Manga, se partía de una compleja naturaleza jurídica y administrativa del lugar, constituida por dos municipios. A esto se añadía el indudable hecho de enfrentarse a una experiencia pionera prácticamente no ensayada con anterioridad en toda la geografía nacional. Por tanto no había duda de que el proceso urbanístico de La Manga iba a augurar una larga y complicada empresa de inigualables proporciones.

A la singular superficie de 20 km de territorio a ordenar, interrumpidos solo por tres golas<sup>1</sup>, y flanqueados por el mar a ambos lados con anchos oscilantes desde 80 a 500 m, se unía por tanto la necesidad de formular un plan director homogéneo que cosiese el proceso urbano. Un documento que, por otro lado, administrativamente se iba a partir en dos, y cuya escala se aventuraba de colosales dimensiones, con lo que desde un principio el proyecto se antojaba como un plan con un desarrollo a largo plazo que se ejecutaría obligatoriamente por fases.

1. La Manga contaba con tres golas, canales que permitían el intercambio de agua entre el Mar Menor y el Mediterráneo, que aseguraban el intercambio de agua y por tanto la salubridad del primero. Éstas estaban formadas por las tres encañizadas existentes: la de Marchamalo (km 2), la del Estacio (km 13) y la del Charco (km 18), que eran utilizadas en algún caso para artes de pesca. Estas golas, aun hoy existen, pero como se analizará más adelante bajo un estado fuertemente antropizados por la acción del hombre.



Fig 5.1 Plano de las redes de caminos existentes en el entorno del Mar Menor en los años 60.

La primera cuestión a abordar era desde donde se iba a iniciar el proyecto, si desde el Sur en el municipio de Cartagena o desde el Norte del municipio de San Javier. A principios del siglo XX, la ribera occidental del Mar Menor se mantenía prácticamente incomunicada y desabastecida, por lo que iniciar el proyecto implicaba previamente una importante labor de comunicar La Manga con el resto de la civilización.

La bondad del clima y la naturaleza terapéutica de sus aguas estaban reservadas a unos pocos privilegiados que, durante el verano, podían alojarse en pequeños balnearios contruidos en madera sobre la propia laguna. Por su parte, el límite oriental del Mar Menor, La Manga, se consideraba un lugar inhóspito por su sequedad y exposición a los vientos de levante, lo que no ofrecía unos mimbres muy halagüeños para iniciar el proceso urbanizador que permitiese edificar esa lengua de arena.

Paradójicamente a lo que finalmente resultaría, el primer proyecto de Tomás Maestre consistía realmente en iniciar sólo la construcción de la zona Norte, donde el promotor tenía previsto hacerse con el dominio de las tierras en un relativo corto periodo de tiempo (procedentes éstas en su mayoría de la titularidad de los terrenos su tío Tomás Maestre Zapata y del resto de miembros de su familia).

Este paraje debía ser unido por medio de una carretera de nueva construcción que enlazara con San Pedro del Pinatar y la carretera de Alicante y que desde el norte diese por tanto acceso directo a la lengua de arena.

Y en este caso Maestre no trabajaba sobre un folio en blanco. Éste era un proyecto de conexión por puentes del que existía ya una antigua propuesta con un anteproyecto que databa de la Segunda República. El proyecto se completaría posteriormente con una segunda fase en la zona sur cuando adquiriese los terrenos.

Sin embargo, la lentitud que adquirió el proceso de compra y litigio de las parcelas, y los proindivisos que los Maestre poseían en la zona norte, permitió a Maestre Aznar abarcar la compra del resto de terrenos y por tanto abordar el proyecto conjunto de todo el brazo de mar. La compra de la zona sur se planteó entonces con la idea de organizar un proyecto general que pretendía construir los dos extremos de La Manga, dejando una finca relativamente extensa virgen en el centro de la lengua de arena (de unos dos kilómetros), que conservara intacta la esencia natural del paraje.



*Fig 5.2 Aspecto desde el Monte Blanco situado en el km 3 de La Manga que empieza a urbanizar Maestre en 1963 arrancando desde el Sur. Fuente: Josep Puig Torné. Archivo personal.*



### 5.1.2 Antonio Bonet Castellana: de la carta de Atenas y el GATPAC de la 2ª República a su inserción en el urbanismo franquista.

Si algo tuvo claro Tomás Maestre desde un principio fue la necesidad de tener al mando junto a él a un profesional técnico de primer nivel que capitanease este macroproyecto urbanístico bajo estrictos parámetros de calidad en el diseño del proyecto.

Hay que señalar que esta situación, sin ser excepcional, no era la más habitual en la redacción de estos macroproyectos urbanísticos que desarrollaron la ley de centros turísticos, donde habitualmente se encontraban proyectos urbanizadores elaborados al dictado empresarial del mismo promotor o en ocasiones salpicados de una innumerable cantidad de parches fruto de la mano de los numerosos arquitectos distintos que participaban a las ordenes de distintos promotores.

En el caso de La Manga, hay que reconocer que al igual que pasó en Canarias con Cesar Manrique, en Alicante con Guardiola o en el frustrado proyecto del Saler de Cano Lasso, la elaboración de un proyecto integral y homogéneo en forma de plan director recayó en las manos de un profesional urbanista que conocía bien el terreno que pisaba y que aspiraba a plantear un producto basado en unas altas cotas de calidad: Antonio Bonet Castellana<sup>2</sup> (fig 5.3), un conocido arquitecto catalán ya consagrado con experiencia en estas empresas.

Cabe recordar en este sentido, que si bien el fin que perseguía el promotor Maestre con esta arriesgada inversión era fundamentalmente económico (lo que dio pie desde un principio a innumerables tiras y aflojas con el autor del proyecto urbanístico), la necesidad de plantear un producto de calidad tal y como planteaba la ley de centros fue siempre un parámetro rector durante esta primera fase inicial del proceso urbanístico de La Manga.

Forjado en el *atelier* de Le Corbusier y fiel representante del ideario del GATPAC de la

2. Antonio Bonet Castellana (1913-1989).

Coetáneo de Sert y Torres Clavé, Bonet forma parte de ese elenco burgués catalán del GATPAC de los años 30 que emigró tras el estallido de la guerra civil.

Formado en el taller de Le Corbusier en París, y socio de Sert y Clavé en MIDVA (Muebles y decoración para la vivienda actual), la guerra le obligó a trabajar en Argentina y Uruguay. Allí como defensor de la arquitectura como materia ordenadora de la vida del hombre fundó el grupo de pensamiento AUSTRAL, una cierta secuela del GATPAC español en tierras latinoamericanas.

Bonet consideraba el urbanismo como una materia ordenadora en la vida del hombre y creía que la actividad del arquitecto se extendía desde la concepción de un mueble hasta el planeamiento de una ciudad. Una de sus constantes fue el esfuerzo por integrar las diversas escalas del hábitat humano, investigando nuevas formas de planeamiento capaces de motivar y adaptarse a los nuevos hábitos y costumbres en las sociedades.

segunda república, Bonet no volvió nunca a establecerse de manera definitiva en España tras salir de ella a causa de la guerra civil, realizando todos los proyectos desde su estudio en Buenos Aires, o a caballo entre Barcelona, Madrid y París.

Hay que subrayar que no se trataba sin embargo ni de un exiliado de la guerra ni de un profesional depurado por el régimen. De hecho, no estaba bien visto por gran parte de la izquierda catalana, pese a la defensa que de su persona ha hecho siempre Oriol Bohigas y el entorno catalán del grupo R<sup>3</sup>.

Bonet presenta unos ciertos antecedentes como representante de aquella izquierda burguesa catalana que canalizaba sus inquietudes e idealismos a través movimientos intelectuales como el GATPAC, sin embargo su compromiso ideológico con la república fue más bien escaso. A diferencia de sus socios, y compañeros del GATPAC, Torres Clavé (que muere en el frente republicano) y Sert (que se exilió en Estados Unidos), la guerra civil española no afecta de manera directa a Bonet. El levantamiento nacional le sorprende fuera del país, trabajando en el taller de Le Corbusier en París. Sin embargo, su traslado a Argentina responde fundamentalmente a motivaciones relacionadas con el crecimiento profesional, ya que en una Europa en ciernes de una guerra mundial y en la España de la posguerra las posibilidades de construir eran más bien escasas.

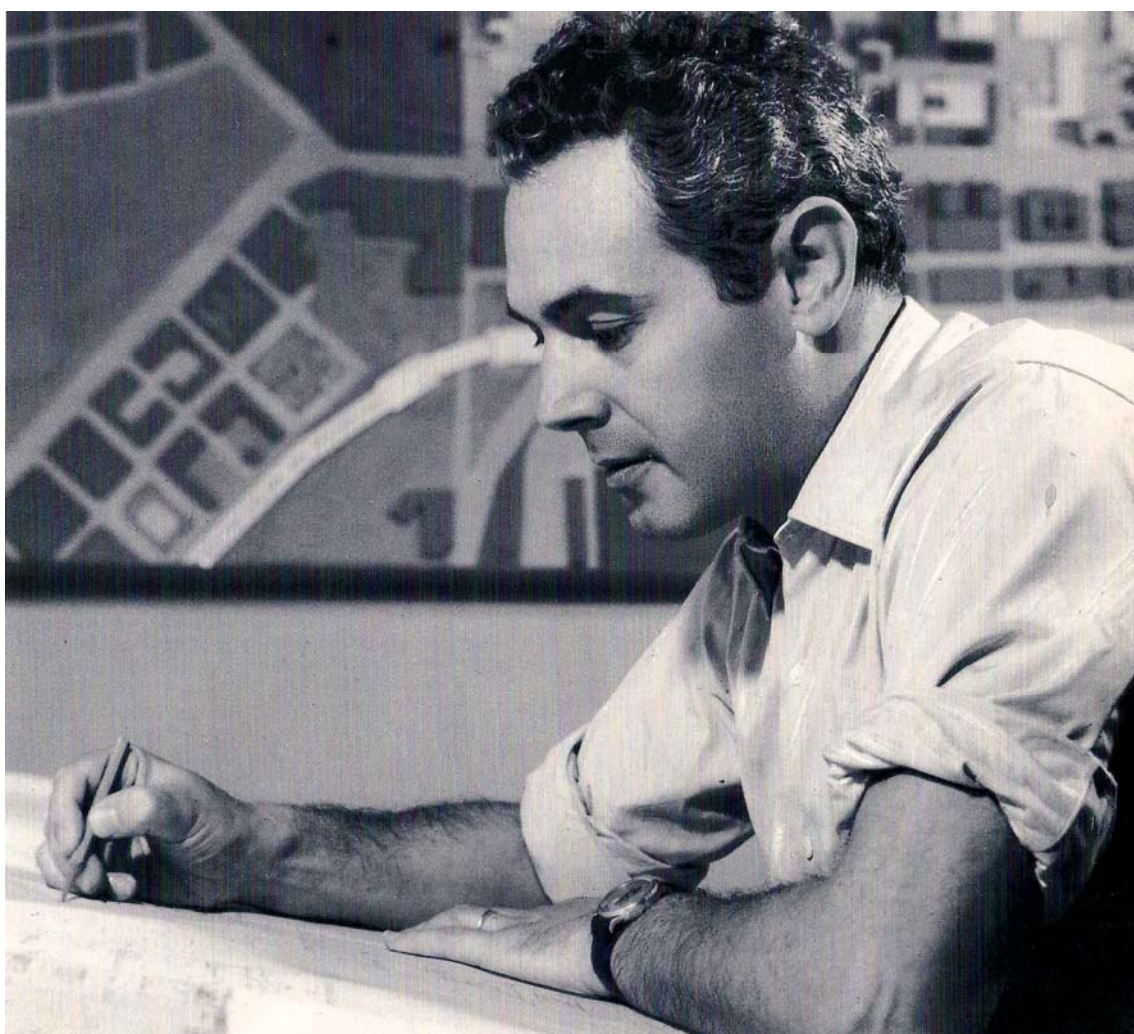
De esta manera, Bonet emigra a Argentina donde fraguará sus primeros éxitos que servirán como antecedentes al proyecto de La Manga. El reconocimiento internacional lo adquirirá con diversas obras (fig. 5.4) en Latinoamérica junto a proyectos posteriores de espléndida factura en España como la mansión La Ricarda (1949), el Canódromo de Meridiana (premio FAD de 1963) y el complejo residencial de Pine Beach (1965, ejemplo de construcción de tendencia racionalista propugnada por la Bauhaus y aplicada por la GATPAC). Igualmente, obras para la posteridad informativa como sería el edificio donde más tarde se asentaría el Tribunal Constitucional, lo han

3. El Grupo R (Grup R en catalán) fue un movimiento arquitectónico desarrollado en Cataluña en los años 1950. Surgió como reacción a la arquitectura de corte académico monumentalista desarrollada en los años de la posguerra española, con la voluntad de entroncar con la actividad desarrollada antes de la Guerra Civil por el GATCPAC, primer movimiento arquitectónico de vanguardia desarrollado en la Península Ibérica, de inspiración racionalista.

erigido como uno de los profesionales más prestigiados de la arquitectura española.

Resulta sin embargo paradójico que, pese a la enorme trascendencia y la fuerte coherencia y unidad presentes en la prolífica obra de Bonet Castellana, su figura no despertó gran interés artístico hasta muchos años después de su muerte, no encontrándose publicaciones sobre su obra hasta finales de los años noventa. Bonet, que había tenido importante actividad pública y urbanística durante la segunda república participando junto a Sert como representante español del GATEPAC en el IV congreso del CIAM que daría nacimiento a la carta de Atenas, había sido inexplicablemente casi borrado de la memoria española.

De hecho, en su vuelta a España, ya como arquitecto consagrado con numerosas obras a sus espaldas en América, hasta 1963 mientras Bonet recuperaba su reconocimiento oficial como arquitecto, los primeros proyectos para La Manga tuvieron que ser firmados en colaboración con Josep Puig Torné, un joven titulado colaborador suyo.



*Fig 5.3 Antonio Bonet Castellana en su estudio durante la realización del Plan de La Manga.  
Fuente: Roig, 1999.*

Se puede concluir por tanto que Tomás Maestre no se equivocaría recurriendo a finales de los cincuenta a este arquitecto consolidado con fama de buen urbanista y experiencia en este tipo de grandes empresas en Uruguay y Argentina. Y es que Antonio Bonet no era sólo un prestigioso arquitecto, reconocido por obras maestras como la casa barcelonesa de La Ricarda, sino que se había especializado en grandes proyectos de urbanización en enclaves turísticos como Punta Ballena (Uruguay), Argentina o ya en España en Salou.

El Bonet de los años sesenta es un experimentado gestor de macroproyectos, algunos exitosos como la ordenación de 1500 Ha en Punta Ballena (Uruguay), y otros fracasados, como el Plan Sur de Buenos Aires donde fue incapaz de llevar a buen puerto un proyecto que afectaba a 450.000 habitantes.



*Fig 5.4 Casa La Ricarda en Barcelona (1949, arriba) y Canódromo de Meridiana (1963, abajo) obras de Antonio Bonet Castellana (Fuente Roig i Sala, 1999).*

Es preciso tener en cuenta que la aceptación de sus proyectos por parte de la crítica urbanística y arquitectónica de la época había sido desigual. A los primeros proyectos urbanísticos de gran reconocimiento en Sudamérica como el de Punta Ballena, siguieron otros de gran controversia, como los realizados a su vuelta a España junto a Bohigas y el grupo R en diversos enclaves de Cataluña como Montjuïc o la Barceloneta.

Y es que el Bonet que vuelve a España en los años 60 ya no es aquel joven arquitecto idealista del GATPAC, la carta de Atenas o el modernismo Republicano. Su arquitectura y su urbanismo, mucho más pragmáticos ahora han aprendido de la experiencia latinoamericana a superar los conflictos de interés con los clientes flexibilizando muchos criterios de diseño, especialmente en estas grandes empresas en las que la viabilidad de las mismas estaba siempre asociada a una cierta dosis de estabilidad presupuestaria del cliente.

Y la restinga de arena en el litoral murciano que Tomás Maestre le ofrece a finales de los años cincuenta parecía esconder a priori más dificultades y polémicas sorpresas que muchos de sus proyectos anteriores, pese a encontrarse amparado por la flexibilidad y libertad técnica que, en principio, le iba a aportar el desarrollo de la recientemente aprobada Ley de Centros y Zonas Turísticas. El trazado de Bonet abandonó pronto la idea inicial de Maestre de concentrar la edificación en la zona Norte y Sur de la Manga dejando una franja central virgen.

En este sentido, Bonet aporta desde el principio una gran dosis de racionalidad técnica y de coherencia con la realidad de las demandas del mercado, orientándose en un entorno elitista y exclusivo con una población máxima de unas 70.000 personas (esta cifra quedaría fuertemente rebasada por el desarrollo de los acontecimientos posteriores concentrándose en La Manga en ocasiones casi 300.000 turistas).

### 5.1.3 Antecedentes conceptuales: los Planes generales de Argel y Buenos Aires con Le Corbusier y la urbanización de Punta Ballena en litoral de Uruguay

Resulta evidente, tanto en la obra arquitectónica de Bonet como en sus proyectos urbanísticos la importante influencia que le supuso el haber trabajado durante sus años de formación como aprendiz en el estudio de Le Corbusier.

En este sentido, el urbanismo de Le Corbusier (del que se empapa fuertemente Bonet durante los años 30), tiene una fuerte componente teórica, dotada de algunos rasgos monumentalistas y de cierta radicalidad en el planteamiento de las ideas que marcan al joven arquitecto. El postulado por antonomasia del pensamiento urbanístico lecorbusieano reside fundamentalmente en el concepto de *La Ville Radieuse*, la propuesta de regeneración urbana que el maestro francés plantea para la ciudad de París. La propuesta es el centro de todos los debates del tercer congreso del CIAM en 1933. De esta manera, este debate induce a Bonet la necesidad de introducir la edificación en altura como elemento liberador de espacio y benefactor del planeamiento urbanístico.

*La Ville Contemporaine* (fig. 5.5), “La ciudad contemporánea de tres millones de habitantes” propuesta por Le Corbusier para el centro de París es un mito en la historia contemporánea de la planificación urbana. La propuesta, de acuerdo a Le Corbusier, podría aumentar la capacidad de las zonas urbanas y, al mismo tiempo, mejorar el medio ambiente urbano y la eficiencia de la ciudad.

Los principios de diseño incorporados en la propuesta de *La Ville Radieuse* rápidamente se convirtieron en modelo para los arquitectos de la posguerra. Le Corbusier era ambicioso con la propuesta, incluso propuso demoler toda la parte del centro de París, a fin de poder llevarla a cabo; lo que por supuesto, acarreó varias objeciones. Aunque la propuesta no sería nunca realizada, ejercería una fuerte influencia en muchos planes de la época.



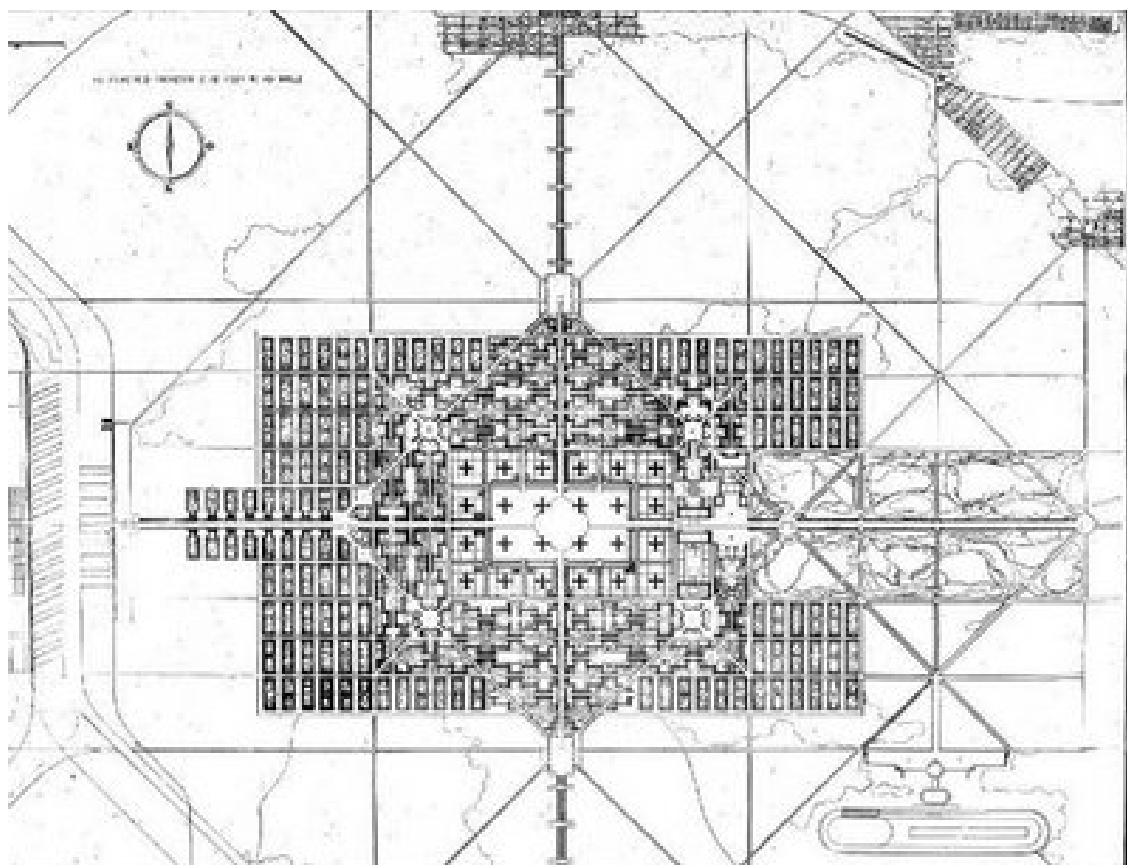


Fig 5.5 Le Corbusier, plan para la ciudad de Paris: La Ville Radieuse y Contemporaine (1922).  
Fuente: Monografía LeCorbusier de 2G.

Según Le Corbusier, el diseño de *La Ville Radieuse* representa un indiscutible ideal de la libertad personal. Creía que muchas ciudades de principios del siglo XX habían sido caóticas e ineficientes. Él por lo tanto, llegó con la propuesta de La Ville Radieuse que tenía los objetivos de proporcionar medios eficaces para las comunicaciones, una gran cantidad de zona verde, un mejor acceso al sol y reducir el tráfico urbano.

Las zonas edificadas sólo representan el 15% del total de superficie de sitio de La Ville Radieuse, así, la formación de cajones de hormigón podrían evitarse y los habitantes disfrutarían de la gran cantidad de jardines y áreas verdes al aire libre. Aunque la propuesta de *La Ville Radieuse* se presentó por primera vez para el centro de París, Le Corbusier la propuso también para adaptarlo a otros lugares, como en Argel, Barcelona, Buenos Aires y Sao Paulo. No obstante, la falta de apoyo financiero del sector empresarial produjo el abandono de las ideas que se desprendían de los dibujos y los planos, no llegándose nunca a concretar.

Sin embargo, esta filosofía se traslada de manera clara a las ideas de Bonet también en el plan que realiza para La Manga. Lo hace sobre la base de algunos de los proyectos urbanísticos en los que, aunque no colabora directamente durante su estancia en el atelier de Le Corbusier en París, sí que es testigo de su génesis y desarrollo, como son caso de los Planes Generales de Argel y Buenos Aires.

El primero de ellos, que sin duda planea en el subconsciente del arquitecto catalán a la hora de abordar un tan vasto y singular territorio de costa como era la restinga de arena murciana es el plan de Argel de 1930 (fig. 5.6). La relación con la costa de una gran urbe metropolitana que crecería sobre el borde del mar mediterráneo es sin duda un referente a la hora de abordar la ocupación del territorio litoral virgen en el caso de La Manga.



*Fig 5.6 Le Corbusier, Plan General de Argel: Proyecto Obús (1930). Fuente: Monografía LeCorbusier de 2G..*

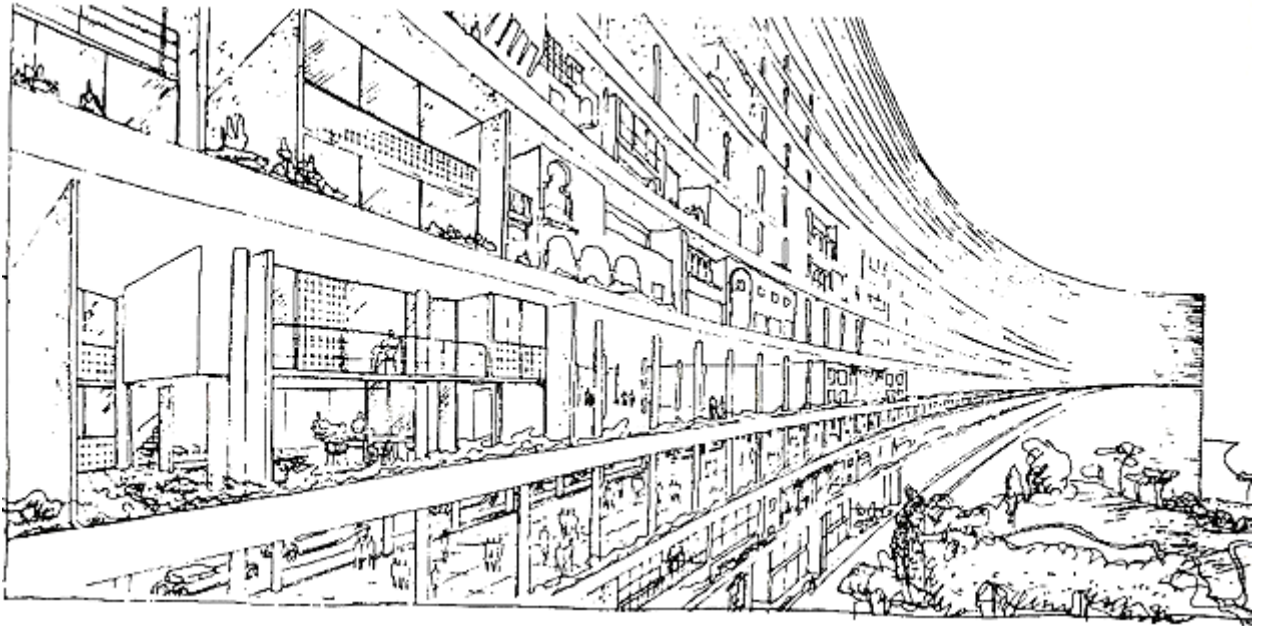
El proyecto de Argel era excesivamente teórico. Llamado por su creador “proyecto obús”, estaba destinado a romper de una vez para siempre todas las rutinas administrativas y a instaurar en el urbanismo moderno nuevas escalas dimensiones requeridas por las realidades contemporáneas a partir de una estructura se repartía en tres partes.

Primero, la creación de una ciudad de negocios en los terrenos de la “Marina” mediante edificios de gran altura en el extremo del cabo de Argel. Segundo, la creación de una ciudad de residencia conectada a la ciudad de los negocios.

Por último, aparece un elemento que sin duda sobrevolará la mente de Bonet a la hora de articular el territorio a lo largo de La Manga. Le Corbusier planea una inacabable carretera de varios carriles que va serpenteando la costa, manteniéndose a una distancia de unos 100 metros para generar una servidumbre de playas y acantilados sobre los cuales se articulan los edificios de viviendas que albergan a casi 180.000 personas. Este último punto facilita así las dos soluciones indispensables a toda ciudad: circulaciones rápidas y bloques de viviendas necesarios, y demuestra la importancia que primero Le Corbusier en Argel, y posteriormente Bonet en La Manga otorgan a las infraestructuras terrestres como elemento estructurante y vertebrador del territorio en el plano urbanístico.

El plan de Le Corbusier para Argel, fue la última propuesta urbana de grandiosidad abrumadora del arquitecto francés. En adelante, su planteamiento del urbanismo iba a ser más pragmático, mientras que sus tipos de edificios urbanos fueron asumiendo formas menos idealizadas. La propuesta paisajística se centra en la necesidad de generar una vivienda de calidad con vistas a la costa (fig 5.7). Y además se apoya en la carretera como gran infraestructura creada para generar espacios habitables en el territorio que atraviesa, ya que son las propias viviendas las que sirven de sustento estructural a la carretera.

La propuesta de Bonet en La Manga resultará evidentemente muchos más pragmática. Lo que sin embargo resulta claro es la influencia embrionaria de este proyecto Obús en el papel protagonista que adquiere la carretera como elemento articulador de los núcleos poblacionales. Será su trazado, que no responde a cuestiones técnicas en el caso de La Manga, el encargado de generar los espacios urbanos a izquierda y derecha de la calzada.



*Fig 5.7. Esbozo ilustrativo sobre el aspecto paisajístico que debería resultar la fachada marítima del Plan General de Argel. Fuente: Monografía LeCorbusier de 2G.*

Sin embargo, más allá de la inevitable influencia que pudiese tener las sinuosas líneas costeras de la fachada marítima del Plan Obús de Argel planteado por Le Corbusier, si existe un proyecto urbanístico que marcará la idea del paisaje litoral urbano que desea Bonet para La Manga ese es el del Plan General del Buenos Aires.

El Plan General de Buenos Aires es un proyecto que por diversos motivos persigue al arquitecto catalán durante toda su trayectoria profesional, aunque nunca llegó a participar directamente en él.

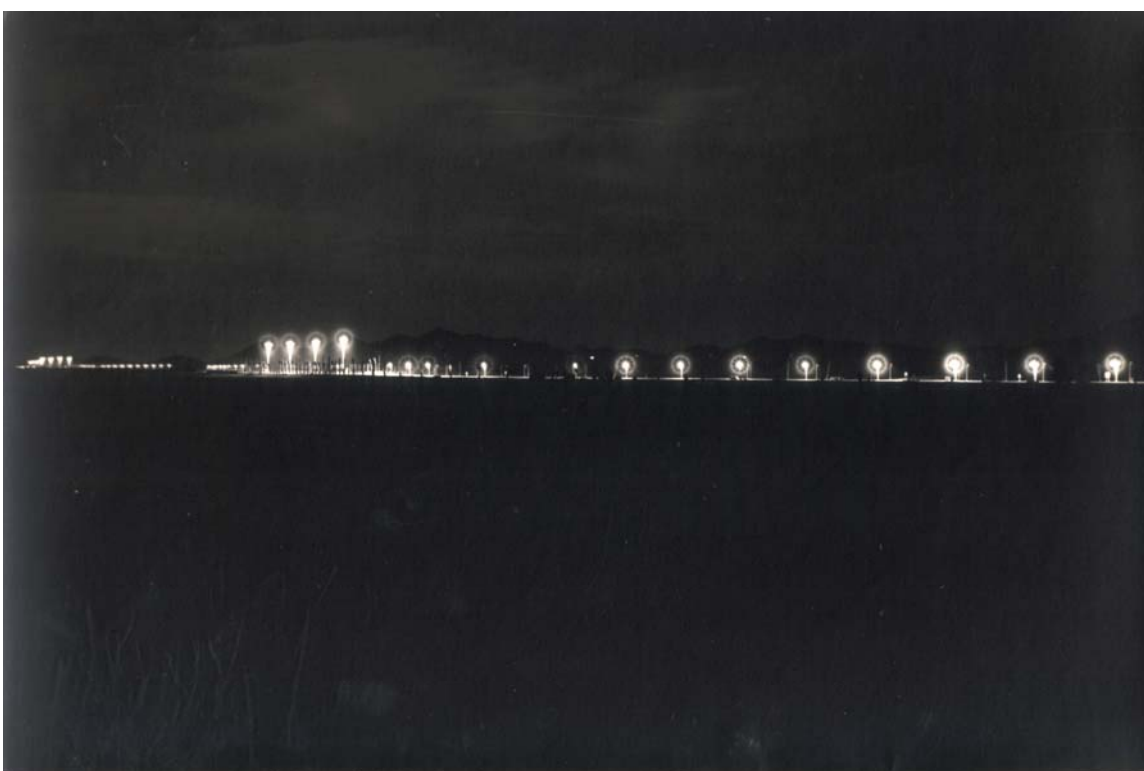
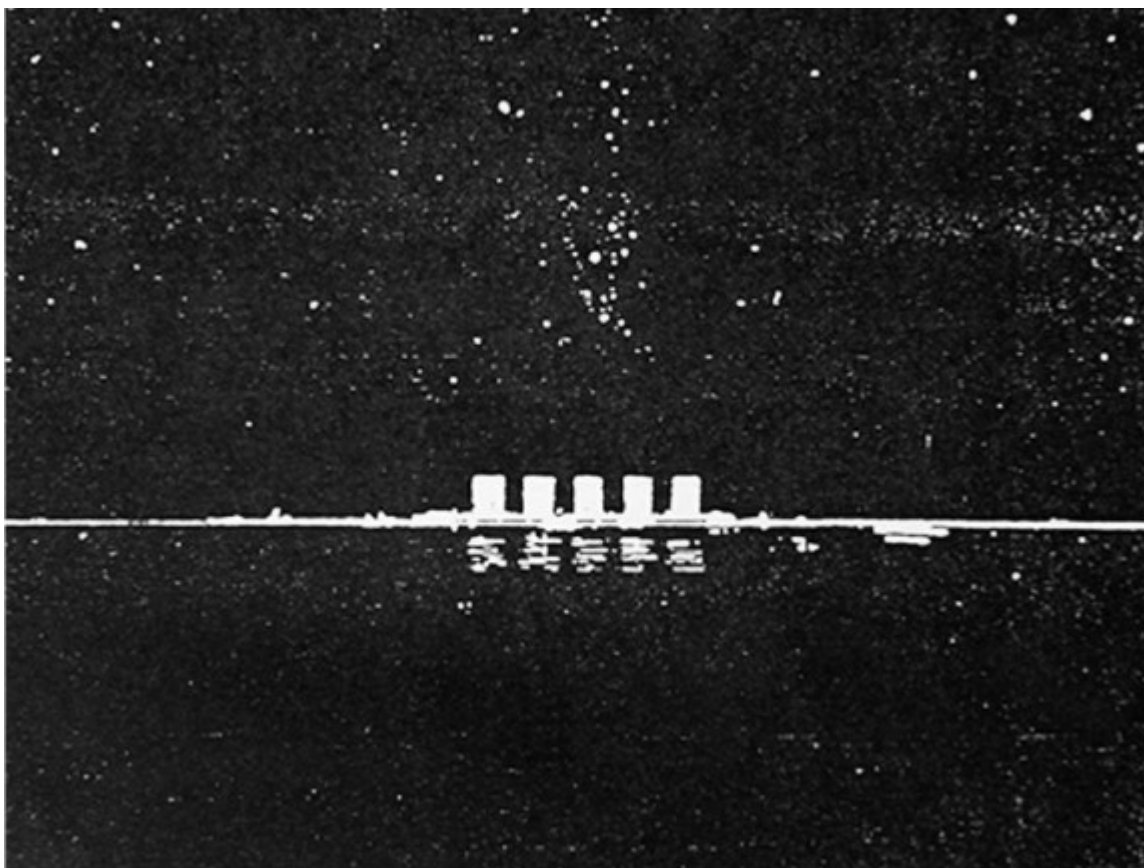
Le Corbusier realiza en 1929 unos estudios sobre la urbanización en Río de Janeiro y Buenos Aires a partir de croquis que evocan concepciones enteramente nuevas de urbanización. Empleando técnicas modernas, cuyo principio consiste en establecer grandes circulaciones de automóviles en las ciudades inextricables (e incluso creando considerables bloques de viviendas), consigue crear un paisaje urbano sosegado a base de rascacielos sobre la bahía del Río de la Plata, cuyo *skyline* evoca un claro antecedente de la configuración que décadas después adoptará La Manga del Mar Menor (fig 5.8).

Bonet no participa inicialmente en el proyecto, que se limita a los dibujos realizados por el maestro francés a finales de los años 20, sin embargo tiene conocimiento de él desde su llegada al atelier en París en la década de los años 30. De hecho, es durante su llegada que Le Corbusier recibe el encargo de llevar a la práctica todos aquellos bocetos, no presentándose el primer borrador hasta 1938. El proyecto influirá de manera decisiva en la manera de interpretar el urbanismo de Bonet, aunque realmente éste no participa de manera directa en el mismo. Además de distintos valores paisajísticos que se podrán ver asumidos en el *skyline* desde sus inicios, se aprecian de manera inequívoca en el Plan de Buenos Aires la presencia de elementos como las islas flotantes que Bonet extrae de manera nítida del mismo plan argentino.

Este proyecto, que permite a la ciudad superar la encorsetada e insalubre estructura basada en “la cuadra” (cuadrados de 110x110 metros con calles de 7 a 11 metros) procedente de la época colonial española, acompañará a pesar de todo al arquitecto catalán a lo largo de su vida. Tras su salida del taller de Le Corbusier, Bonet emigra a Buenos Aires, donde establece su estudio y donde su estrecha sus relaciones con las autoridades locales de allí, las mismas que posteriormente le permiten asumir el papel de asesor que informará sobre la aprobación del Plan de Le Corbusier, y que le encargan la realización del Plan Sur de la ciudad.

Bonet, responsable en los años cincuenta de remodelar la trama urbana que su mentor había tejido en su zona Sur para poder albergar a más de 450.000 habitantes, verá sin embargo frustrado su proyecto. La propuesta, realizada por encargo del Banco Hipotecario y la Municipalidad de Buenos Aires es presentada a las autoridades de la Nación y obtiene gran difusión en la prensa local y extranjera. Sin embargo, la envergadura del proyecto, el rechazo a una demolición sistemática del barrio y la inestabilidad política provocan el abandono de la operación finalmente.

Fracasos como éste son algunos de los motivos que animan a Bonet a volver a España, o al menos a retomar su actividad allí abriendo un estudio en Madrid y Barcelona, ya como un arquitecto consagrado, en especial en materia urbanística.



*Fig 5.8 Ilustrativa comparación sobre los antecedentes del paisaje urbano. Boceto de Le Corbusier sobre el skyline marítimo realizado en 1929 para el estudio inicial del Plan General de Buenos Aires (arriba). Fuente: Monografía LeCorbusier de 2G. Fotografía tomada en la noche sobre el aspecto que presentaba La Manga en construcción desde el Mar Menor en 1964 (abajo). Fuente: Archivo personal Puig Torné.*



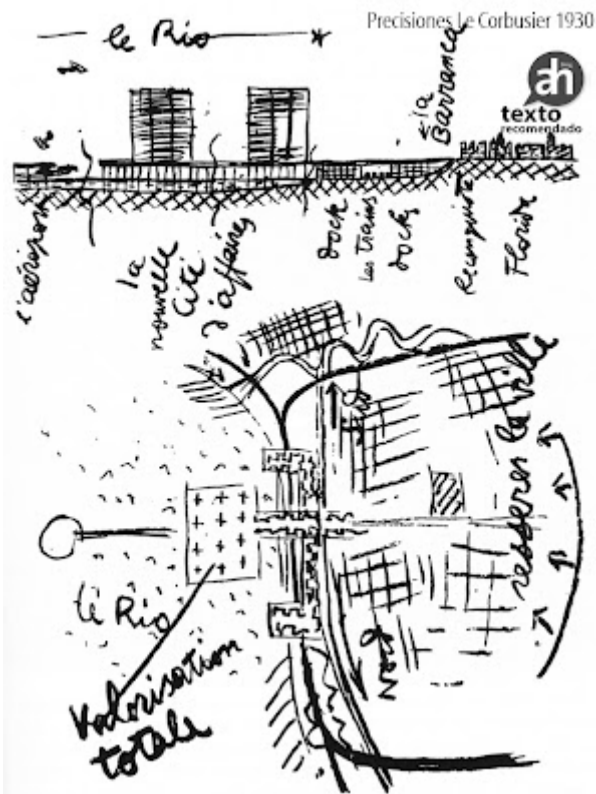
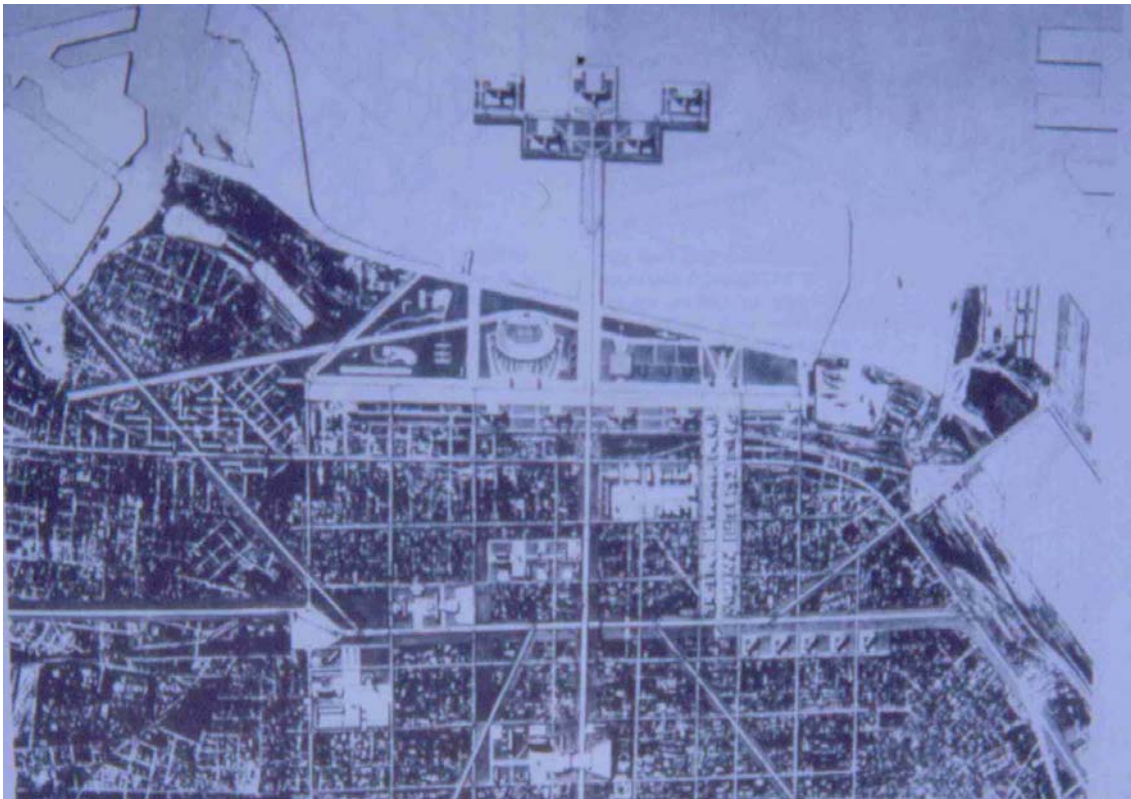


Fig 5.9 Plano e ilustración del Plan General de Buenos Aires de Le Corbusier. Fuente: Monografía de Le Corbusier Ed. GG.

Al margen de estos dos antecedentes más enfocados al ámbito conceptual, si existe un proyecto que representa una clara referencia de actuación sobre un territorio parecido a La Manga ese es el “Plan de Urbanización y Construcción de Punta Ballena (Uruguay)”. El plan, encargo de una rica familia local en la década de los cuarenta, aborda un espacio de 1500 hectáreas en la costa uruguaya donde Bonet despliega todo su talento creativo (fig. 5.11).

Casi con carácter premonitorio, el entorno contiene una interminable parcela de tierra virgen situada entre el mar y un gran lago, con el añadido natural de un hermoso espacio arbolado de pinos y eucaliptos. El proyecto, sin un excesivo celo conservacionista, pero con una clara vocación ordenadora de manera respetuosa con el paisaje y sin provocar una desmesurada artificialidad en el entorno, consagra al arquitecto como uno de los grandes urbanistas del momento.

Punta Ballena, con su ordenación en unidades independientes jerarquizadas en secciones, zonas y parcelas, sienta una de las bases de la necesaria autonomía de núcleos del proyecto de La Manga (fig. 5.10). Sin embargo, es realmente la capacidad de integración de este proyecto recreativo y su indudable calidad en la integración en el paisaje la que lo hace increíblemente atractivo y lo sitúa como un claro referente para el arquitecto a la hora de abordar el proyecto de La Manga.

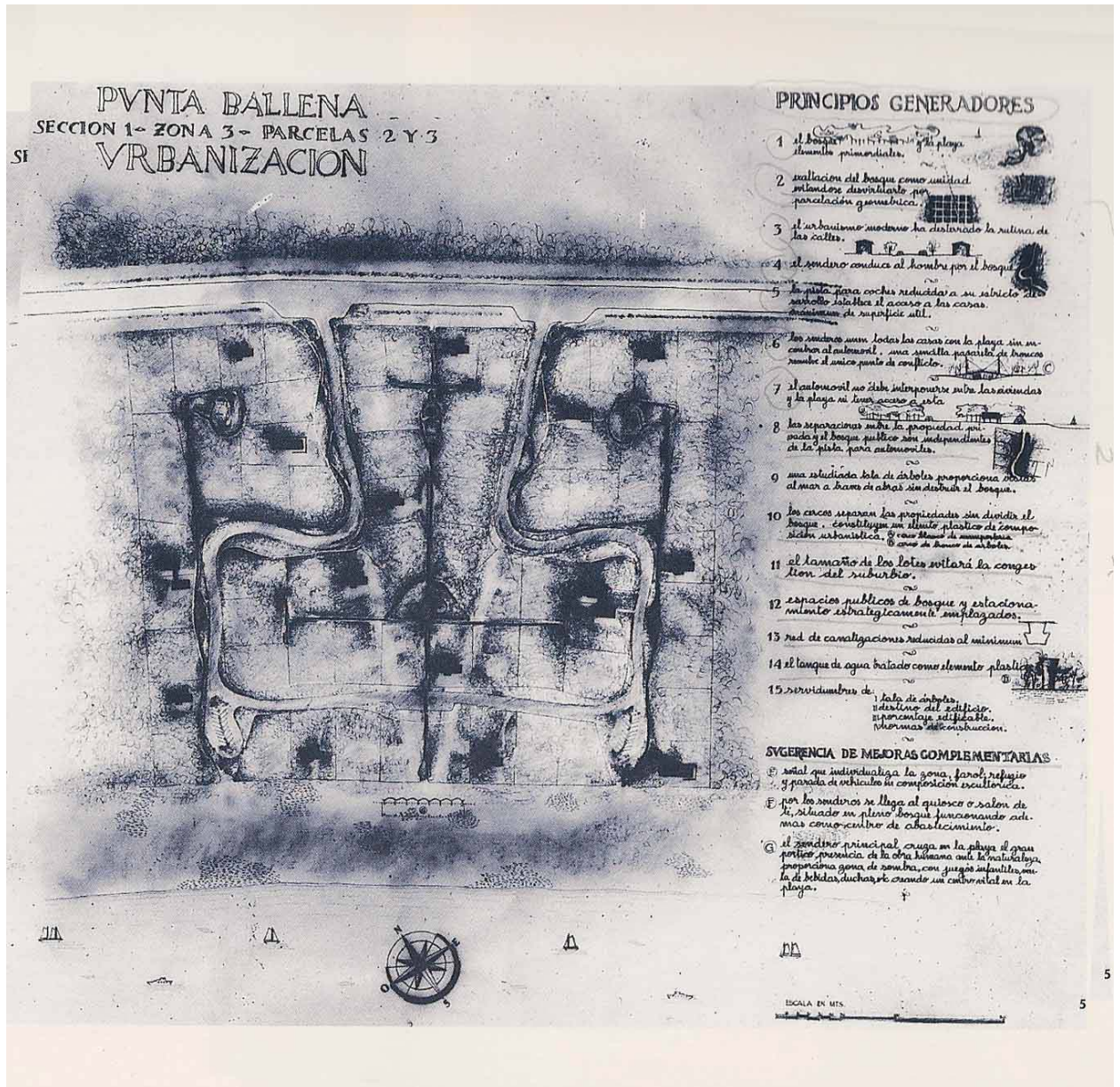
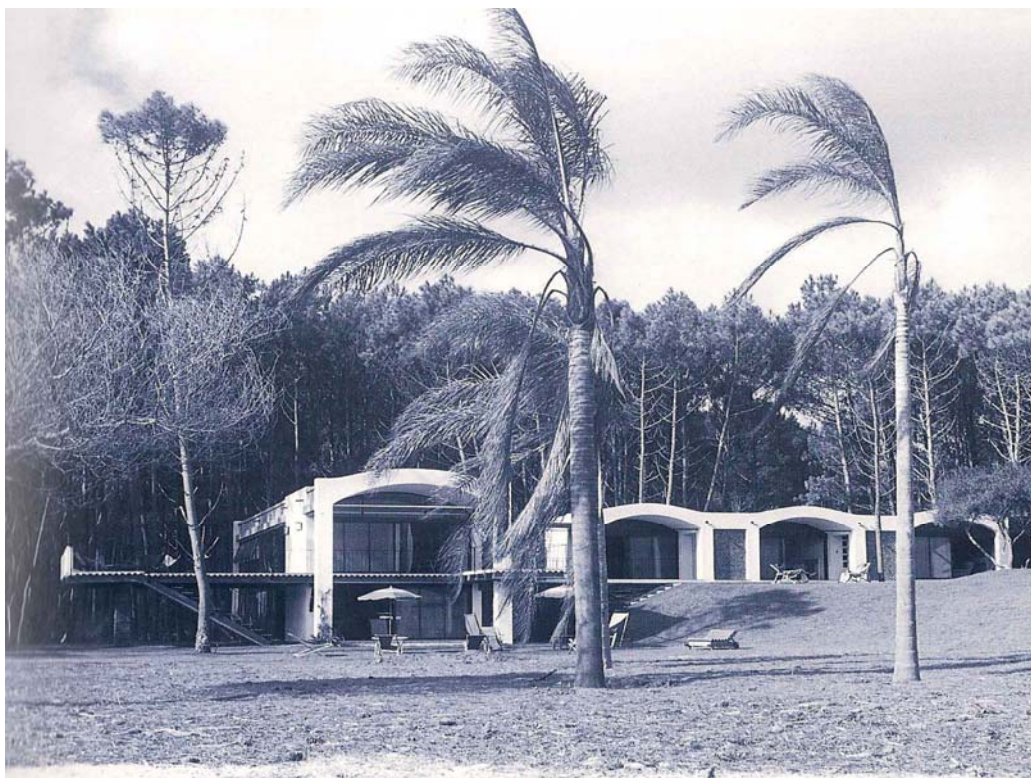


Fig 5.10 Plano de detalle de una de las unidades de Punta Ballena, donde se detallan los principios generadores del paisaje. Fuente: Monografía Bonet (Roig, 1999).



*Fig 5.11 Fotos de las unidades de Punta Ballena y su integración en el paisaje. Fuente: Monografía Bonet (Roig, 1999)*

## 5.2 Un macroproyecto sostenible orientado al turismo de alta calidad: La Manga que pudo haber sido

### 5.2.1 Las líneas maestras del plan Bonet

Tal y como se ha analizado, articulado en base a premisas de calidad en el diseño urbanístico, pero fuera de cualquier pretensión conservacionista, el plan Bonet para La Manga va a suponer un puente entre las intenciones de Maestre y su obra propia. Ésta, enlazaba brillantes proyectos como la colonización de Punta Ballena en 1945 y el Plan General de Buenos Aires de 1956 con pequeños fracasos más criticados como Montjuïc y el plan de ribera de la Barceloneta de 1964.

En el Bonet constructor de ciudades resulta fácilmente apreciable su vinculación matizada con los maestros del movimiento moderno; como él mismo afirma en un párrafo de Nuevas precisiones sobre la arquitectura y el urbanismo<sup>4</sup>, *“el futuro será el planeamiento en tres dimensiones, en el que los edificios no lo serán en el sentido tradicional de la palabra, sino como fragmentos de ciudad cuyos elementos arquitectónicos estarán formados por una serie de estructuras sistematizadas”*.

4. Conferencia realizada por Bonet en 1949.

Esta reflexión se cristalizará en el proyecto de La Manga, a través de una repetición de unidades prácticamente iguales que puntúan tanto la planta, trabajando en parámetros de densidad, como el alzado, matizando la horizontalidad del territorio con torres de alturas comprendidas entre 16 y 20 plantas, cada cierta distancia, a lo largo de toda la propuesta.

Dichas unidades forman conjuntos compactos que se relacionan con su entorno más próximo y que delimitan ámbitos cerrados y conclusos. Esa idea de conjunto terminado de organismos que se desarrollan de manera autónoma, es una de las bases del proyecto inicial de La Manga (Cánovas, 1997).

En realidad, se puede decir que más bien debido a la falta de referentes construidos en aquella España en plena fase de reincorporación al urbanismo y a la arquitectura moderna (tras un largo letargo de 20 años de expresionismo de corte decimonónico), la geografía es la responsable última de la forma global de la propuesta urbana. Ésta se adapta a los rasgos físicos del medio natural, dotándolo de cualidades para ser habitado. Es posiblemente la voluntad de preservar los valores naturales del paisaje, lo que llevó a los arquitectos a plantear una ocupación discontinua del territorio, concentrando la edificación en clusters de viviendas y equipamientos organizados alrededor de torres de 21 plantas. Éstos, se repetían de manera aproximada, inicialmente cada 2 km, y posteriormente, por presiones de Maestre, hasta una distancia media de cada 1,2 km a lo largo de un eje vertebrador.

Hay que señalar que estas distancias no parecen responder a ninguna estructura especialmente rígida ni preconcebida, más allá de la plena adaptación a las ocasionales irregularidades de la topografía mangueña que Bonet y su colaborador Puig Torné habían estudiado fundamentalmente a través de una exhaustiva documentación basada en fotografías aéreas del cordón de dunas. Inspirándose en las propuestas de Le Corbusier para Argel o Buenos Aires, y en su visión de la ciudad desde el mar, los arquitectos respondían a la horizontalidad por contraste topológico, subrayando la presencia vertical de las torres como hitos paisajísticos que, contemplados desde la distancia, marcaban la posición de los núcleos habitados.

El análisis de La Manga como una configuración lineal que, puntualmente, amplía su dimensión transversal por medio de penínsulas rocosas, marcó otra pauta de intervención sobre la idea de dimensión, materializada, por ejemplo, en la secuencia de islas artificiales sobre la que, en la Memoria del Proyecto de mayo de 1962 se afirma: *“se puede considerar que el terreno actual sólo tiene una dimensión, el largo; con las torres sistemáticamente dispuestas y las islas artificiales*

le añadimos dos nuevas, alto y ancho” (Parra, 2011).

La teoría del alejamiento de los edificios en altura ya se explicitaba de manera evidente en el punto 29 de la Carta de Atenas<sup>5</sup>, consensuada a bordo del Patris II en su travesía Marsella-Atenas con motivo del IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (al que asistieron un joven Bonet y Sert como delegados del GATPAC). En dicho punto se podía leer: “*las construcciones altas, situadas a gran distancia unas de otras, deben liberar suelo a favor de las superficies verdes*” continuando con “*Pero es necesario además que esas edificaciones estén situadas a grandes distancias unas de otras, pues de otro modo su altura, lejos de constituir una mejora, no haría más que agravar el malestar existente*”.

5. consultar apéndice 6 capítulo II.

Sin embargo, lo que un Bonet ya experimentado propone con rotundidad, claridad y eficacia casi treinta años después de la carta de Atenas (con una guerra civil, veinte años de dictadura franquista y un exilio voluntario en América de por medio) es un proyecto de relación moderna sobre las infraestructuras y un trabajo de proporcionalidad en términos dimensionales entre la edificación y el territorio, moviéndose en el registro de las escalas medias. El skyline de La Manga asume por tanto una cierta alternancia de alturas y densidades sin alcanzar excesos en sus puntas como Benidorm y ni los pretendidos vacíos iniciales en sus valles (aunque hay que recordar sin embargo que aquellas torres de 20 plantas constituían a principios de los años sesenta todo un hito tecnológico y proyectual para la época, especialmente en tierras murcianas).

Así pues, el proyecto inicial de La Manga nace de la hibridación entre el entendimiento de la dimensión en el paisaje, con imágenes que efectivamente recordaban aquellos planteamientos iniciales de Le Corbusier del Plan de Buenos Aires en 1929, con la articulación entre las piezas tratadas como objetos de pequeña dimensión en la línea de ciertas arquitecturas de Van Eesteren y Ludwig Hilberseimer<sup>6</sup>, pero trufadas con los cluster de Alison y Peter Smithson<sup>7</sup> de los años cincuenta.

6. Una buena referencia para conocer las relaciones de Van Eesteren se pueden encontrar en *De Stijl: 1917-1931, visiones de Utopía* Madrid, Alianza Editorial (1986) y sobre Hilberseimer en *In the shadows of Mies, Ludwig Hilberseimer* Rizzoli Publications (1988).

7. Sobre Alison y Smith se puede consultar *Arquitectura*, nº 292 Madrid, Julio 1992.

Esas articulaciones se plantean en la línea de la más absoluta modernidad, y presentan a principios de los sesenta ciertas similitudes con los planteamientos de Georges Candilis en sus proyectos de aquella época (Canovas, 1997). Lo que es sin embargo innegable es el carácter vanguardista de los planteamiento expresados por Bonet en La Manga, en una España que intentaba aprovechar estas pequeñas dosis de aperturismo del régimen para adaptarse a marchas forzadas al movimiento moderno del que se había desenganchado veinte años atrás.

Hay que recordar que tras el largo letargo creativo que había impuesto el régimen en todos las artes y campos científicos como la arquitectura o la pintura, y por supuesto el urbanismo, a finales de los cincuenta empezábamos también a asistir a pequeñas innovaciones creativas que están haciendo resucitar los antiguos postulados modernos en una España donde el planeamiento urbanístico y arquitectónico, al igual que cualquier otra vía de expresión creativa, estaba subyugado bajo el dominio de los historicismos imperiales del régimen. De esta manera, en 1958 el pabellón de España en Bruselas de Corrales y Molezún, el Centro de Estudios Hidrográficos de 1960 de Fisac o el Gimnasio de las Maravillas de De la Sota de 1961 han ido abriéndose paso entre la arquitectura de aire monumentalista y decimonónica que el ideario fascista imponía a todas las creaciones.

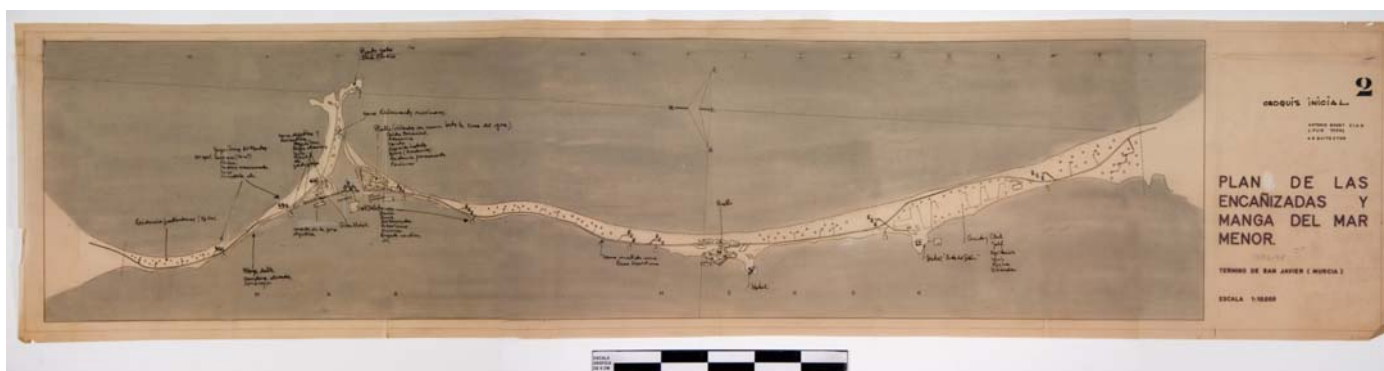


Fig 5.12 Estudio inicial realizado a gran escala por Bonet a la hora de abordar la macroestructura urbanística y en especial el papel vertebrador del territorio de la carretera. Fuente Archivo Histórico CARM.



En este sentido el Plan de La Manga supone ahora una apuesta, pero a gran escala, para situarse en España a las vanguardias urbanísticas y arquitectónicas europeas de la época. Sin embargo, el encargo no por menos atractivo, resulta menos envenenado para el proyectista. A lo faraónico del proyecto, que obligará a la intervención futura de muchos técnicos que se encarguen en una segunda fase del planeamiento de desarrollo, manteniendo los planteamientos y la filosofía de la idea matriz, se suma la necesidad de ordenar con cierta coherencia y homogeneidad este territorio que supone este pseudo Plan General intermunicipal que requería la extraña figura del plan director de la declaración de centro de interés turístico nacional (fig. 5.12 y 5.13).

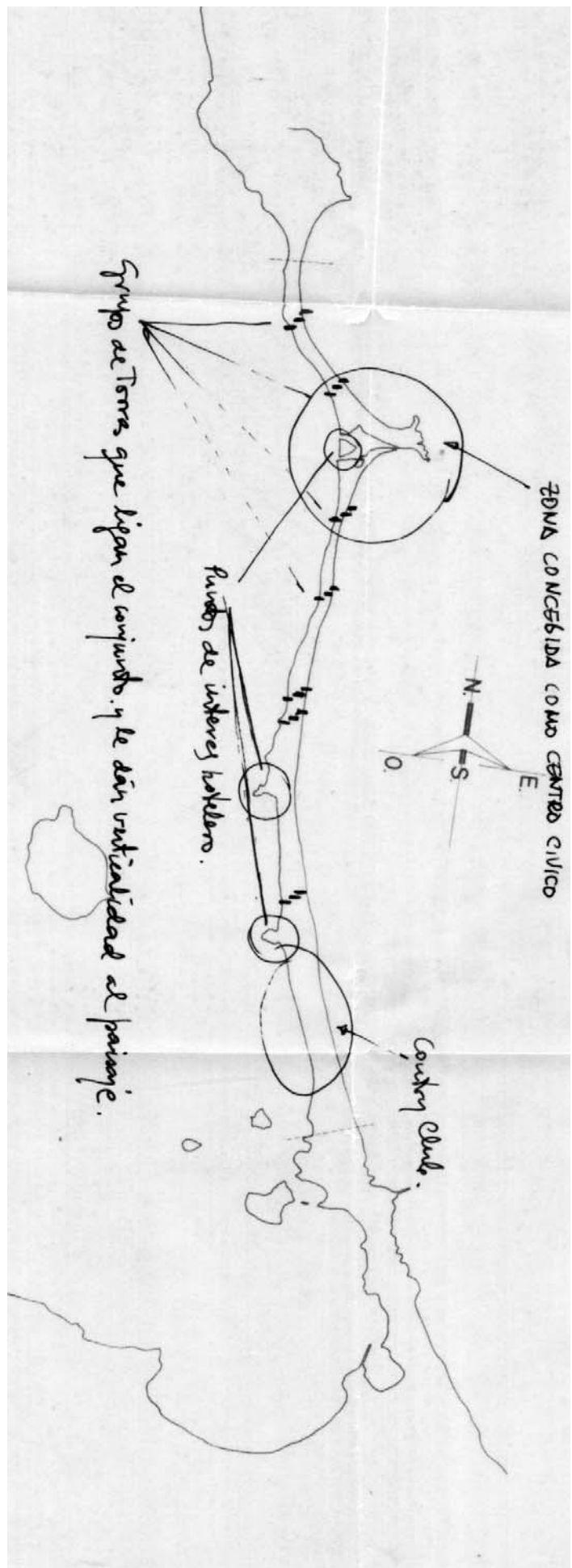


Fig 5.13 TORRES, CONTRAPUNTO A LA HORIZONTALIDAD DEL PAISAJE

Boceto manuscrito del propio Bonet de cara al estudio de alternativas.

En él se aprecian Hitos verticales, presencia escala más lejana, la necesidad de la Unidad del conjunto y una Ordenación clara con agrupaciones urbanas cada kilómetro.

Se puede apreciar también la posibilidad de situar un Country Club de golf en el medio a modo de rotula que articula norte y sur.

Fuente: Archivo histórico COAC

La Manga, va a suponer en este sentido todo un desafío para Bonet, que ha de plantear por necesidades económicas y administrativas este proyecto en dos fases, una al norte y otra al sur, con la obligación de establecer como indispensable la necesidad de realizar un planteamiento unitario. Sin embargo, ya se sabe desde un principio que se trata de un proceso que se va a dilatar durante muchos años, incluso durante varias décadas.

El primer croquis, datado en 1959 y apostillado "Ideas básicas", está realizado sobre un plano que abarca todo el ámbito del Mar Menor a escala 1:50.000, aunque se circunscribe exclusivamente al área norte. Supone toda una declaración de intenciones, y avanza la estrategia de proyectar desde el paisaje, como revela la anotación de Puig Torné: "grupo de torres que ligan el conjunto y le dan verticalidad al paisaje" (fig 5.13).

El plan consta en su conjunto de una autovía de 32 metros de ancho con 4 vías de circulación, 26 hoteles, 1 plaza de toros, 2 poblados pesqueros con asentamientos permanentes, 6 puertos deportivos con club náutico, casinos e incluso un helipuerto que posteriormente aumentaría su presencia convirtiéndose en un aeródromo para hacer aterrizar los aviones junto al mar en una pista de aterrizaje sobre el espigón de uno de los puertos deportivos.

En el segundo croquis, dibujado sobre un plano a escala 1:10.000 del área norte, aparece esbozada la carretera, respecto a la que se sitúan los principales elementos del Plan. Se adelanta la idea de los poblados turísticos, de las islas artificiales e, incluso, la propuesta de una carretera elevada allí donde la estrechez del istmo permita una "playa doble".

Aprovechando la estancia de Bonet en Barcelona, en septiembre de 1961, los arquitectos prepararon dos series de planos a lápiz de color (fig 5.14). Cada una se compone de cinco planos de usos sobre levantamientos topográficos a escala 1:2.000.

El primero, denominado Plan Parcial “La Encañizada”, constituye el más claro antecedente del Plan Norte. El segundo incorpora numerosas correcciones a mano alzada y difiere del anterior en el tratamiento del espacio que queda entre núcleos de equipamientos. Éste se destina a grandes parcelas (de 3.000 a 10.000 m<sup>2</sup>), perpendiculares a la carretera y destinadas a viviendas unifamiliares que disfrutan de salida directa a uno u otro mar.

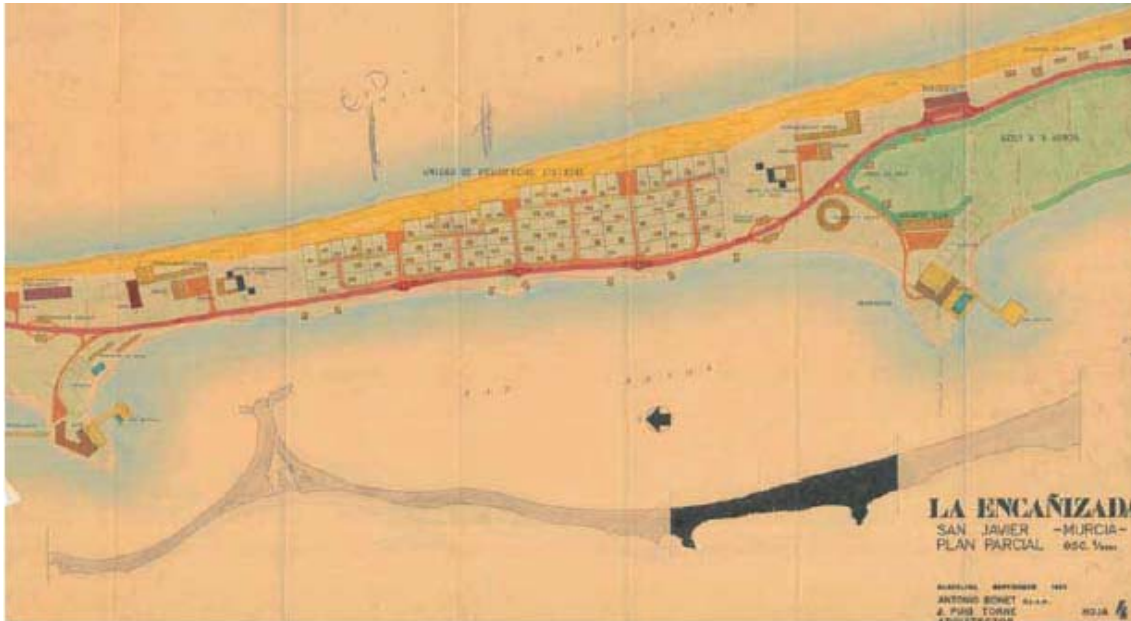


Fig 5.14 Planos a color realizados por Bonet precisando alternativas ya con cierto detalle. Fuente: Parra J., 2011.

### 5.2.2 El Plan Norte, 1961

Tal y como se ha analizado en apartados anteriores, la pretensión inicial de Tomás Maestre era iniciar el proyecto de La Manga por el Norte, en gran medida debido a la suposición de que le resultaría más sencillo disponer de unas tierras que eran de su familia antes que conseguir doblegar la voluntad de los terratenientes de la zona del Sur. El plan abarcaba allí unas 280 Ha de superficie urbanizada y se extendía a lo largo de casi 16 km donde se repiten, con ligeras variaciones, 12 núcleos de equipamientos.

Estos núcleos de densidad conforman la base de la futura estructura de polígonos a modo de unidades de actuación urbanística independientes, que en parte subsisten todavía a día de hoy. Cada uno de estos clusters se ordena internamente de manera simétrica, constando de dos edificios hoteleros; dos bloques escalonados con terrazas ajardinadas; pequeñas agrupaciones de bungalows; y todo tipo de establecimientos comerciales y servicios como restaurantes, una gasolinera y hasta una pequeña capilla.

Desde un punto de vista arquitectónico, las piezas de edificación más pequeñas adoptan soluciones plásticas y resistentes singulares, como el paraboloide hiperbólico, una de las geometrías más apreciadas de la época. Las plantas bajas se dejan diáfanas, generando espacios de sombra que ayudan a delimitar un recinto frente al espacio isótropo de la duna.

Desde el punto de vista más ingenieril, la presencia de espigones e islas artificiales, constituye una verdadera tercera dimensión del paisaje. Estos elementos de cierta singularidad formal, que se identifican entonces con la modernidad, dan lugar a embarcaderos frente a las torres y facilitan práctica deportes náuticos con la presencia de edificaciones como restaurantes, chiringuitos o tiendas que se pueden casi catalogar de espacios flotantes.

Estas piezas desagregadas del brazo de arena a modo de las islas artificiales y cuyo largo,

alto, y el ancho ira variando a lo largo del proyecto merecen un análisis aparte.



*Fig 5.15 Maqueta realizada de cara a la presentación de la propuesta ante las autoridades. En ella se planteaban claramente ideas como los núcleos verticales o las islas artificiales en el Mar Menor. Fuente: Archivo personal Puig Torné.*

Las islas artificiales que Bonet plantea desde un principio a modo de brazos que surgen de la lengua de arena adentrándose en el mar, constituyen una de las apuestas más interesantes tanto desde el punto de vista urbano como desde el enfoque paisajístico. Estos brazos, que no son simples pantalanés como los que ya existían en los balnearios de otros puntos del Mar Menor<sup>8</sup>, constituían sin duda una dificultad desde el punto de vista constructivo, pero aportaban un interesante reclamo para poder disfrutar de las tranquilas aguas del Mar Menor.

Desde un punto de vista proyectual, en estas islas construyen tanto la referencia lecorbusiana a Buenos Aires, como la idea de las construcciones autóctonas que se introducen en la laguna buscando calado. Accesibles por un pantalán y rematadas con edificios, restaurantes, piscinas y talleres, las islas debían funcionar como muelles para embarcaciones de recreo, convirtiendo así todo el borde occidental de La Manga en un puerto natural a la escala del Mar Menor.

Desde el punto de vista urbanístico hay que señalar que las islas artificiales suponen desde un principio un importante valor añadido a la vez que una innumerable fuente de problemas administrativos. Pese al respaldo expreso que reciben del Ministerio de Turismo en la visita del ministro Fraga (fig. 5.16), la respuesta encontrada desde la Dirección General de Urbanismo es desde el inicio más bien negativa. Las islas, a diferencia de otras tierras que el proyecto gana al mar a lo largo de la lengua de arena, son entendidas por los técnicos de dicha administración como una invasión de la titularidad pública pese al vacío legal que por aquel entonces persiste en la normativa española.

Hay que señalar que el recurso de la isla artificial no se introduce de manera sistemática como los núcleos de densidad. Es sólo cuando la topografía lo permite, que Bonet las genera de manera alineada con el eje de la torre central para marcar la relación con la costa. La presencia de las islas no es realmente un elemento estructurante del proyecto urbanístico ni resulta

8. Balneario de Lo Pagán en San Pedro del Pinatar. Archivo personal.



imprescindible de cara a la conformación de los núcleos urbanos o a la materialización de aspectos funcionales del mismo, pese a su habitual integración en los núcleos. Se trata más bien de apéndices de algo que el proyectista introduce cuando puede, más por presión del promotor que por necesidades del proyecto, pese a la clara reminiscencia del Plan General de Buenos Aires que encontramos en su configuración geométrica.

Sin embargo, sí que resultan un elemento imprescindible de cara a viabilizar algunos de los productos estrella del paquete turístico que pretende promocionar Maestre, especialmente en aquellas promociones más exclusivas y por tanto de mayor valor económico. Uno de estos casos es por ejemplo el Flotel, una pequeña y privilegiada urbanización circular situada en pleno mar con un viario perimetral (fig. 5.16), donde sus propietarios dispondrían de viviendas con mar a ambos lados de la residencia, pudiendo aparcar su utilitario a un lado para luego disponer de su embarcación que está situada en un embarcadero privado en el otro.

La aprobación de la primera Ley de Costas en 1969 (surgida en gran medida debido a los numerosos roces legales entre administración y promotores durante la aplicación de la ley de Centros y Zonas de Interés Turístico) supondrá la puntilla decisiva de esta idea de las islas artificiales (que sin embargo figuran en los planos de la declaración de Centro de Interés Regional aprobada por el Ministerio de Turismo a finales de los sesenta). Éstas, tras cambiar su configuración de elementos más urbanos a piezas más portuarias, desaparecerán definitivamente de las modificaciones que se le van introduciendo al plan a principios de los setenta.





*Fig 5.16 Ilustración de las islas (arriba). Fotografía de la explicación del proyecto por parte de Bonet y Maestre durante la visita del ministro Fraga (en medio) y maqueta del Flotel (abajo). Fuente: Publicidad Ribernor S.A. de 1970.*

En lo referente a los núcleos donde se concentra la densidad edificatoria hay que señalar que en el tramo correspondiente al Plan Norte cada clúster está presidido por tres torres de apartamentos muy próximas entre sí. Dos de ellas son cuadradas y flanquean una torre de planta rectangular cuyo eje, perpendicular al perfil natural de la costa, marca el centro de la ordenación.

La estructura de densidades, que repartía ya en los planes de finales de los 60 La Manga en polígonos, alternando alta y baja densidad a lo largo de la traza, se basaba en la filosofía del clásico principio del derecho urbanístico francés del “*plafond legal de densité*”<sup>9</sup> con el que Bonet se había iniciado en el estudio de Le Corbusier para la ciudad de París y que, en el caso de La Manga, se veía traducido en la búsqueda de una carga poblacional estableciendo un tope de unos 120 habitantes por Hectárea, a costa de compensar tramos muy reducidos de fuerte concentración con extensas superficies de baja densidad.

La fuerte concentración de densidad que se generaban en las torres con estándares urbanísticos de  $3\text{m}^3/\text{m}^2$ . Su edificabilidad global se balanceaba de esa manera con toda la superficie de suelo a través un tejido residencial unifamiliar de muy baja densidad de grandes superficie de parcela (superficies mínimas de  $2000\text{ m}^2$  que generaban entre  $0,05$  y  $0,15\text{ m}^3/\text{m}^2$ , aunque el plan autorizaba hasta valores de entorno del  $0,5$ ) en las separaciones de  $1$  o  $2\text{ km}$  que existían entre los 12 núcleos (fig. 5.17). Esto permitía al proyecto compensar la presencia de un turista extranjero que buscaba un producto más singular con las inevitables dosis de turismo de masas y veraneantes locales y nacionales, manteniendo la idea de un ambiente exclusivo y de alto *standing* para la Manga.

Los núcleos, a modo de hitos, además de contar con una, dos o tres torres, albergaban hoteles o residenciales privados, pequeños puertos deportivos como el club dos mares, galerías comerciales o espacios de ocio, equipamientos lúdico-deportivos privados como discotecas, clubs de tenis, minigolfs y cines, o

9. Éste consistía básicamente en un tope de suelo edificable de  $1\text{m}^2$  techo/ $1\text{m}^2$  de suelo que se veía incrementado a  $1,5$  en lugares de alta concentración como París, y obligaba al promotor a indemnizar a la Administración con una aportación económica en caso de querer sobrepasar este máximo (creando una filosofía de regulación del mercado inmobiliario que disuadía a los promotores de saturar espacios no estratégicos, a la vez que generaba fuertes retornos de renta a la colectividad en lugares de necesario desarrollo para la financiación de infraestructuras y equipamientos públicos.

infraestructuras más singulares como un el helipuerto o una plaza de Toros.

A los doce núcleos hay que sumar el gran puerto deportivo y el centro cívico de El Estacio, presidido por una torre de 25 alturas que pretende dialogar en la distancia con el faro del Cabo de Palos, situado en el extremo sur de La Manga. Junto a ella se proyecta un pequeño puerto de pescadores que concentra, literalmente sobre el agua, un poblado turístico para la población residente todo el año.

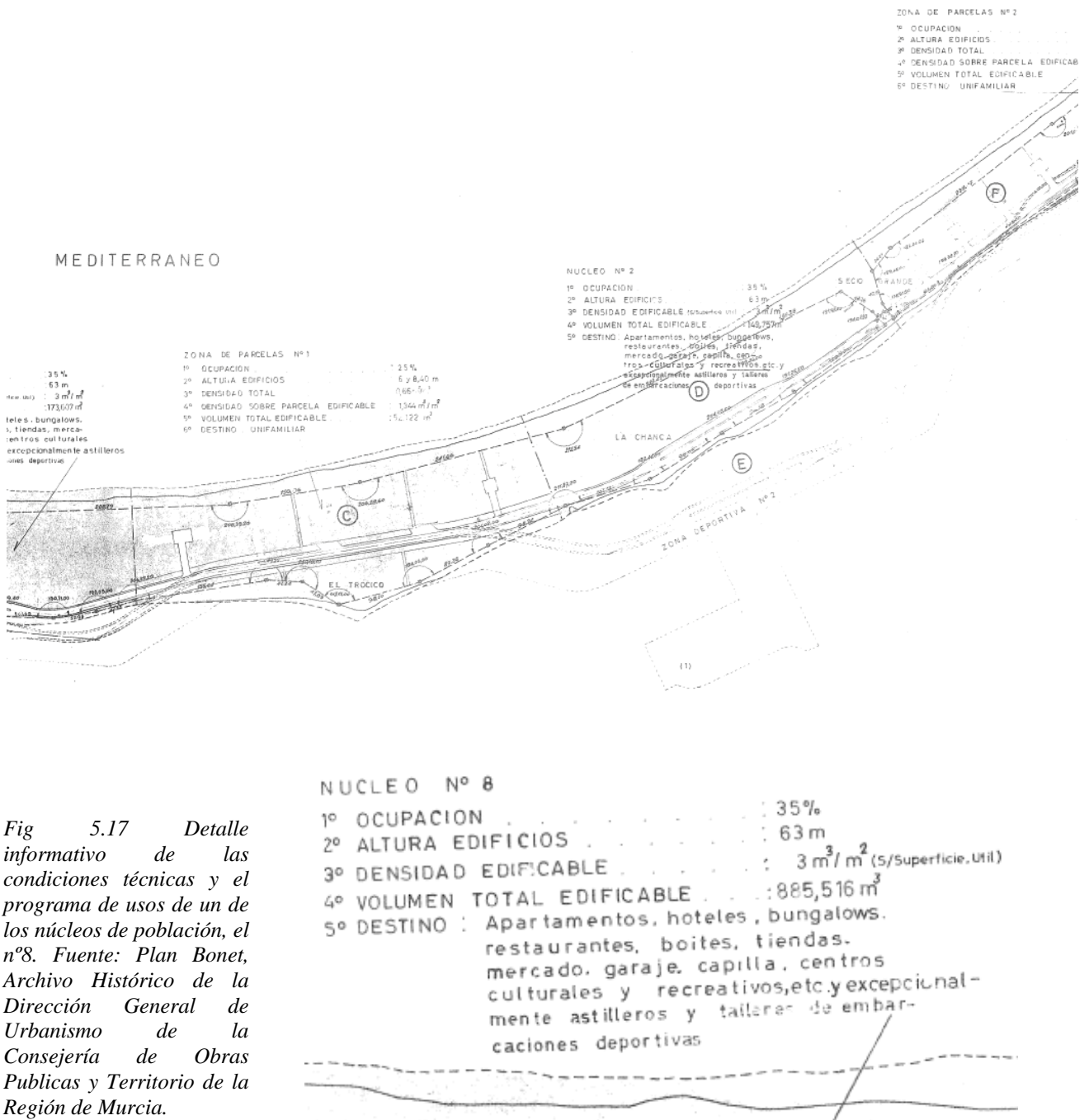
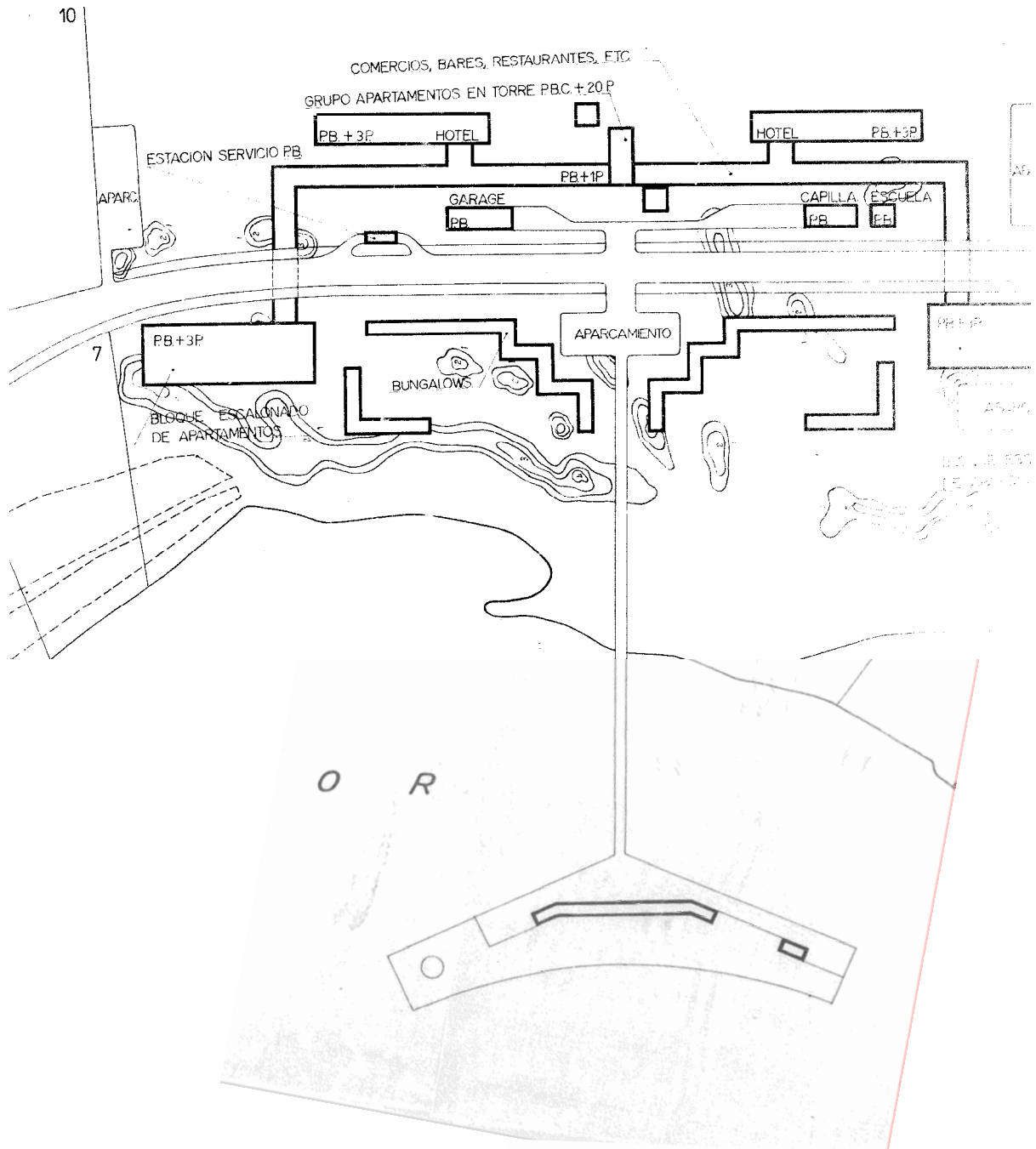


Fig 5.17 Detalle informativo de las condiciones técnicas y el programa de usos de un de los núcleos de población, el nº8. Fuente: Plan Bonet, Archivo Histórico de la Dirección General de Urbanismo de la Consejería de Obras Publicas y Territorio de la Región de Murcia.

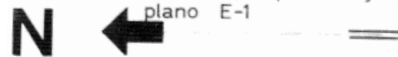
En otra de las penínsulas naturales, El Pedrucho, estaba previsto un segundo poblado que, como el anterior, reunía pequeños servicios de escala doméstica. En los años 60, estos “pueblecitos” fueron un recurso habitual de algunos asentamientos turísticos mediterráneos de cara a fijar la población, como por ejemplo, la denominada *casbah* del Plan del Saler, proyectada por Cano Lasso en 1962 junto a la Albufera de Valencia.

Hay que subrayar que los núcleos y poblados no son una mera actuación urbanística, sino que aparte de los aspectos relativos a las viviendas presentan aspectos funcionales. Uno de ellos sin lugar a dudas es como nodos de transporte. La carretera que vertebra la comunicación de todo el proyecto no presenta carriles de servicio ni posibilidad alguna de giros o cambios de sentido salvo en los enlaces que conforman los accesos a los núcleos de población (fig. 5.18).

El idealismo de estas primeras propuestas arquitectónicas es evidente. Por ejemplo, en las insólitas proporciones de los bloques escalonados de doble orientación, cuyos croquis iniciales de 1961 insinuaban una posible prolongación indefinida. La tipología del bloque escalonado tiene en Bonet un claro referente paisajístico en el proyecto Durand de Le Corbusier (Argel, 1933), que ya había inspirado el edificio *Terrace* en Mar del Plata (1957). No obstante, la peculiaridad de la doble orientación surge, por primera vez en La Manga, como respuesta a la existencia de dos mares.

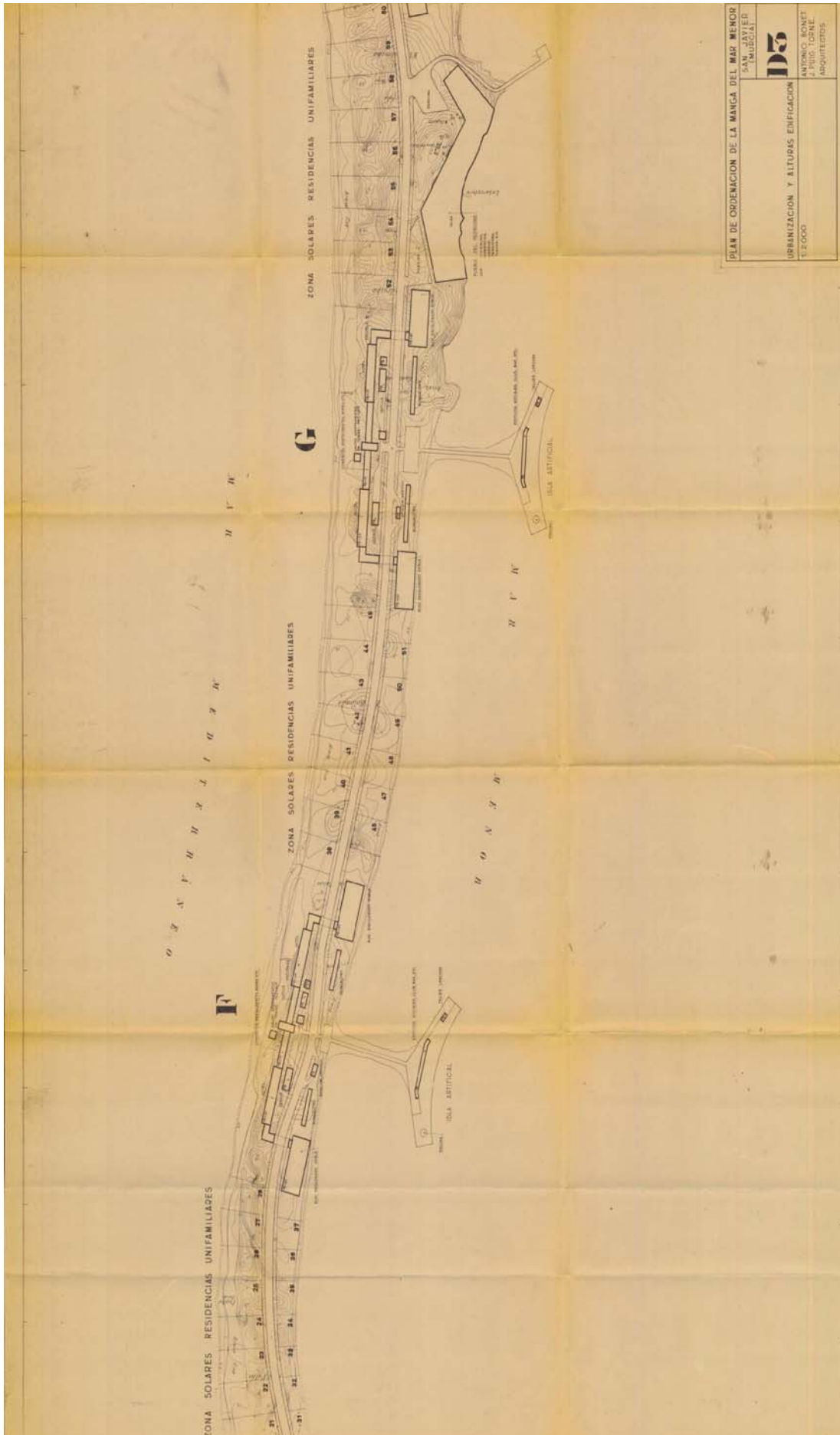


NOTA:  
Cuadro de superficies y volúmenes en  
plano E-1



|  |                             |
|--|-----------------------------|
| PLAN DE ORDENACION DE LA MANGA DEL MAR MENOR                     |                             |
| URBANIZACION, ALTURAS<br>EDIFICACION, SUPERFICIES Y<br>VOLUMENES | SAN JAVIER<br>(MURCIA)      |
|  | <b>E-3</b>                  |
| ESCALA 1 2000  | ANTONIO BONET<br>ARQUITECTO |

Fig 5.18 Fragmento de uno de los núcleos y de un plano original del plan Norte de La Manga (año 61, página actual y siguiente)  
Fuente: archivo histórico de la CARM.



En los procesos de urbanización del litoral mediterráneo español, caso La Manga

### 5.2.3 El Plan Sur, 1962

En mayo de 1962 se finalizó la redacción del denominado Plan de Marchamalo, el segundo en arrancarse dado que Maestre priorizaba en un principio el inicio por el norte, pero a la postre el primero y paradójicamente al final único, que se acabaría ejecutando con rigor según el proyecto de Bonet.

Éste adaptaba las ideas del Plan Norte a un ámbito mucho más reducido de sólo 6 km donde tenían cabida 4 clusters. El proyecto desarrollaba la conexión con el área norte a través de un club de golf y de equitación, previstos ya en el Plan Norte como una gran infraestructura verde que actuase de rótula entre los ámbitos de San Javier y Cartagena.

Entre sus novedades más importantes puede destacarse la atrofia ya evidente de las islas artificiales, que abandonan su característica forma de martillo y se plantean más próximas a tierra de cara a hacer más viable su autorización como pequeña estructura portuaria. En el campo de la arquitectura, también se introducen matices respecto a su predecesor con la aparición de la geometría hexagonal que, a partir de este momento, se convertirá en una de las preferentes por Bonet de cara al diseño de las edificaciones.

Otro aspecto también singular (desde el punto de vista paisajístico del proyecto) es la introducción en la entrada de La Manga de la denominada ciudad lacustre de Veneciola. Se trata de un atractivo proyecto de canales interiores que atravesarían internamente la lengua de arena creando como su nombre indica una miniaturizada ciudad de Venecia. En ella, las embarcaciones privadas actuarían como principal medio de transporte en la circulación interior de de La Manga. Dicho atractivo y exclusivo proyecto (muy novedoso para la época), y que parece añadir un cierto valor paisajístico al proyecto global, supondría sin embargo una de las mayores aberraciones medioambientales que se cometieron durante la ejecución de La Manga, como veremos más adelante. El aterramiento masivo de una vasta zona llamada el Vivero, que

como su nombre indica era una zona destinada al desove de muchas especies marinas, constituyó una autentica depredación medioambiental de la fauna. Sin embargo, la ausencia de concienciación política y ciudadana en la época no implicó ninguna dificultad al promotor en ese sentido. Paradójicamente, al final la implantación de la pequeña Venecia no se situó en dicho enclave, trasladándose al último kilómetro al norte de la restinga de arena, en la encañizada del Charco, donde a la sazón hubo que hacer curiosamente la operación contraria, con dragados y enormes traslados de movimientos de tierras.



Fig 5.19 Fragmento de un plano original del plan inicial de La Manga (años 60). Fuente: Ribernor S.A.

El aterramiento de la zona del vivero, al igual que muchas otras operaciones relacionadas con la ganancia de tierras al mar durante el periodo expansivo del desarrollismo de La Ley de Centros Turísticos será uno de los principales caballos de batalla de la administración debido a los flagrantes excesos que cometen muchos promotores en nombre del llamado progreso que pretende encarnar con todas las bendiciones políticas el turismo de sol y playa. Este será el principal desencadenante de la aprobación de la primera ley de costas de 1969, un primer intento por regular el desenfrenado afán de ocupación del



dominio marítimo terrestre de algunos planes. Algunas de las consecuencias de este suceso, como es el caso del Vivero, las analizaremos en el siguiente capítulo.

Otro de los aspectos por los que destaca el afán de Bonet por crear un producto urbanístico a la vez que turístico de calidad es el tratamiento paisajístico que se otorgaba a la carretera que vertebraba todo el territorio. Hasta la reunión de los dos ámbitos de intervención en un solo plano de conjunto en 1965, los dibujos suelen interrumpir bruscamente la carretera en la línea que separa las áreas norte y sur, dejando abierta la doble posibilidad de acceso a la península de La Manga.

En 1961, el acceso sur era el más conveniente desde el punto de vista geográfico, pero presentaba todavía el problema sin resolver de la propiedad del suelo, que permanecía en un pequeño número de terratenientes sin deseos de vender que capitaneaba Francisco Celdrán. El acceso norte, enlazando con la carretera de Alicante, tenía un precedente en un anteproyecto no realizado de la segunda república, escasamente desarrollado y sin valoración en su presupuesto. Este requería atravesar las marismas mediante un sistema de puentes sobre el Mar Menor que, afortunadamente, se vería frustrado por las dudas que planteaban en Maestre el coste de la operación (años después, el propio promotor se lamentaría de no haber ejecutado dicha infraestructura al calor del frenesí desarrollista, cuyos ánimos, una vez enfriados ya no fueron suficientes para hacer viable esta operación ante la progresiva concienciación medioambiental de la sociedad española y sus autoridades).

Paralela a la línea de costa y consecuencia de la morfología de La Manga, la carretera es el dispositivo fundamental del Plan. Es el eje del que cuelgan los diferentes elementos del proyecto, ordenando la propuesta en función del espacio que queda entre la carretera y la playa. Aunque la linealidad del territorio exigiese una movilidad dependiente del automóvil, la baja densidad inicialmente prevista (120 personas/ha), la

autonomía de los núcleos minimizando desplazamientos innecesarios, y el trazado de la carretera como un paseo que impidiese grandes velocidades, responden a la voluntad de los arquitectos de convertir esta arteria en un elemento paisajístico a pesar de su importancia como generador de parcelaciones.

Hay que señalar que en este aspecto más ingenieril, Bonet se deja asesorar bastante por sus colaboradores e ingenieros A. Serratosa y A. González Isla y posteriormente por el ingeniero jefe encargado por Tomas Maestre de gestionar la ejecución de las infraestructuras y puertos deportivos, el ingeniero de caminos, canales y puertos Fernando Caviti-Argüelles. La carretera se plantea con un solo carril para cada sentido (aunque previendo la posibilidad de un desdoblamiento). Éstos se duplican en el plan de Bonet sólo al atravesar los núcleos de equipamientos, evitando giros y cambios de sentido en el resto del recorrido.

La calzada se proyecta a partir de un cuidadoso estudio de taludes y de disposición del arbolado que separe peatones de vehículos. Además, frente a una idea urbana de paseo marítimo paralelo a la línea de costa, los arquitectos impiden que el automóvil llegue hasta la playa. En lugar de eso, la altura de la calzada, ligeramente elevada, es suficiente para permitir visuales controladas sobre el mar (fig. 5.20).

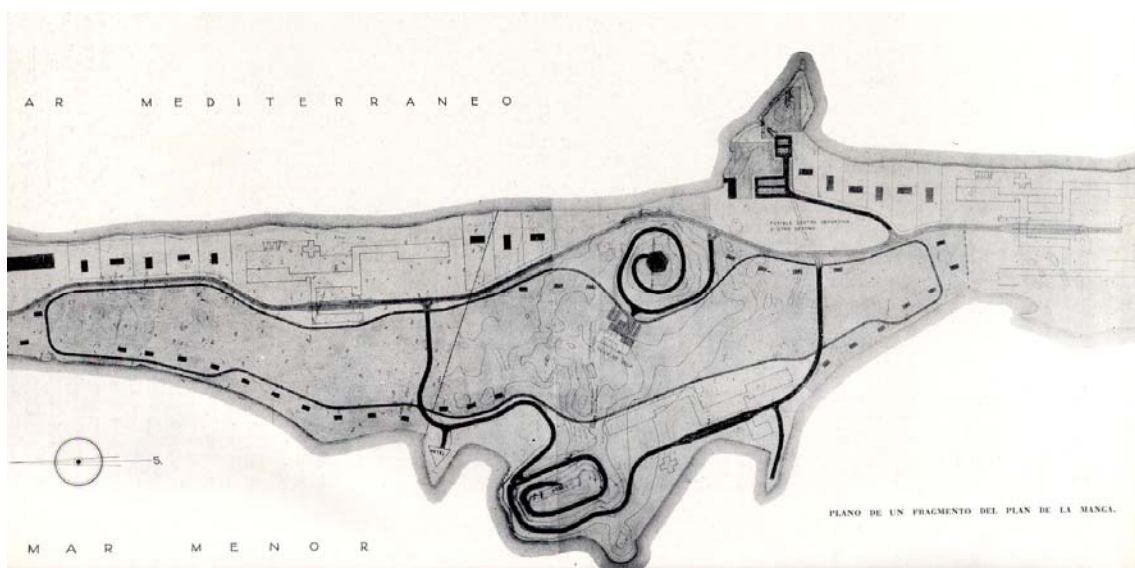


Fig 5.20 Fragmento de un plano original del plan inicial de La Manga (años 60). Fuente: COAC.

Al igual que en Punta Ballena, en La Manga la idea de puente como elemento que salva el tráfico rodado es fundamental para integrar naturaleza y artificial. Son varios los núcleos donde la edificación salta de una playa a otra por encima de la carretera. Otras veces, es la propia carretera la que, puntualmente, se despega del suelo para minimizar su impacto en el ecosistema dunar (Parra, 2011).

Estas premisas que plantea Bonet se irán desdibujando como iremos viendo en las décadas venideras. En especial, en el momento en el que el arquitecto catalán deje de ostentar las riendas del proyecto unitario. Hay que señalar que pese a que los planteamientos de ambos planes quedaron superados por las circunstancias (no llegándose a acometer o viéndose sepultados por un brutal añadido postizo de moles de hormigón de muy variada geometría), del plan sur, que sí llegó a ponerse en marcha durante los primeros años, todavía pueden apreciarse (soterrados entre una sobrecargada densidad edificatoria posterior), los restos de su proceso de implantación.

Y es ese brillante sistema de implantación urbana, tan cuidadosa en el tratamiento del paisaje, el que realmente representaba un valor añadido global dentro del proyecto tanto turístico como urbano. Frente al error de muchos desarrollos turísticos costeros de los años 60 que, al abordar la colonización del territorio, emplearon instrumentos propios de la planificación de las periferias urbanas, mucho más densas, Bonet y Puig Torné, proponen un modelo de implantación específico para el lugar, basado en un sistema lineal de asentamientos independientes relacionados con su entorno próximo y comunicados entre sí físicamente por una vía de circulación.

Desde un punto de vista arquitectónico, el plan Sur (que el turista percibe visualmente desde la llegada a La Manga desde el kilómetro cero), se trata en realidad de una repetición de fragmentos de ciudad. Éste, propiciando la comprensión del paisaje a través de un nuevo sistema de relaciones ópticas y topológicas, rechaza cualquier idea de continuo urbano. Los arquitectos

recurren a una repetición de unidades discretas cuyas características (superficie, número de habitantes, tipologías, etc.) son predeterminadas en función de parámetros absolutamente vinculantes como las necesidades de agua de la población o la viabilidad económica de la operación. El hecho de que cada unidad se conciba como un organismo autónomo y completo en sí mismo, posibilitaba un desarrollo diferido del Plan, construyendo por fases a medida que fuera posible.

Probablemente, la asociación con Puig Torné y varios ingenieros más realistas (colaboradores contratados específicamente para este trabajo), permitió a Bonet alcanzar un equilibrio entre la carga poética y experimental del Plan y los ineludibles condicionantes geográficos, biológicos, económicos y técnicos que revelan los pormenorizados análisis localizados en su archivo. Entre ellos, encontramos problemas de abastecimiento y saneamiento, estudios pluviométricos y de soleamiento, de regímenes de vientos y de acción del mar sobre la línea de costa. Es llamativa la atención prestada a la producción pesquera, a la fauna marina y al impacto de su modificación en la economía local.

Y son muy notables desde el punto de vista paisajístico los estudios de vegetación, para los que se decidió cultivar de forma experimental cuatro parcelas: “en las dos primeras, los cultivos más adecuados para las zonas que contienen tierras vegetales, así como la acción de los vientos sobre las plantas. En las dos últimas se trata de determinar cultivos sobre arena pura y arena mejorada con intercalaciones de algas<sup>10</sup>”.

10. Memoria Técnica. Acta del Consejo de Administración de Ribenor S.A., 26 octubre 1962.

### **5.3 Los desarrollismo yeyé en una coyuntura económica favorable. La Manga de los 60 y principios de los 70.**

*5.3.1 El planeamiento de desarrollo a partir de 1963: esbozos de calidad edificatoria y paisajística. La creatividad y el ingenio puestos al servicio del turismo de sol y playa.*

Presentado en sociedad y habiendo obtenido todas las bendiciones políticas, el ambicioso plan director de Bonet y Maestre que exigía el articulado de la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional empieza a ponerse en marcha pese a no haber obtenido todas las autorizaciones técnicas por parte de la Dirección General de Urbanismo del Ministerio de Vivienda (dichas autorizaciones se dilatarían varios años).

Las mencionadas salvedades técnicas residían fundamentalmente en los aspectos relacionados con la *desnacionalización* por parte del promotor de terrenos o espacios afectos al Estado como eran el aterramiento de la zona del Vivero o la creación de islas artificiales (finalmente el primero sí vería la luz, cosa que no sucedió con las segundas, cuya ejecución se acabó desestimando). Con la salida de los falangistas del ministerio, y la llegada de Vicente Mortes, un ingeniero experto en urbanismo y muy cercano al equipo tecnócrata de López-Rodó, se aceleran los expedientes declarándose el Plan Sur como Centro de Interés Nacional en 1966 y el Plan Norte en 1969.

El inmenso desarrollo económico que tiene España entonces en la década de los sesenta coincide con cierto grado de aperturismo político y una rebaja del férreo control cultural que imponía la estricta moral del régimen. En este contexto, se produce súbitamente una explosión creativa en la arquitectura que rompe las rígidas costuras que habían venido conteniendo las corrientes artísticas modernistas que desde hace una década circulaban por Europa. Corrales y Molezún, De la Sota y Fisac ya venían anticipando desde finales de los cincuenta nuevos lenguajes arquitectónicos, que llevan a la práctica con

propuestas edificatorias de gran calidad en el litoral murciano aprovechando la flexibilidad normativa que ofrecía la Ley de Centros Turísticos de 1962. Salvo el manchego Fisac, que se decide por la Bahía de Mazarrón, todos estos transformadores de la arquitectura española se sienten fuertemente atraídos por el interesante campo de pruebas que ofrece La Manga para la experimentación de estas nuevas formas de proyectar el movimiento moderno. Hay que recordar que se trata ésta de una inusual oportunidad de conjugar la necesidad de propuestas urbanas de obligada calidad con la presencia de un marco previo integrador del paisaje, una oportunidad muy tentadora para esta nueva generación en ciernes.

El resultado, con los notables aportes que en esos años se producirán en La Manga a la arquitectura española, será sin duda inicialmente exitoso. Maestros de la solvencia de Bonet, De la Sota o Corrales y Molezún<sup>11</sup> realizan numerosos proyectos (algunos de resultado desigual), y creadores del prestigio y la ortodoxia de Carvajal y Fullaondo caen en la tentación de la restinga mangueña con algún pequeño experimento que no figuraría en sus futuras monografías.

Sin embargo, no cabe duda que durante estos primeros cinco lustros de construcción del brazo de mar, se produce en este estrecho pedazo del litoral murciano una concentración de calidad arquitectónica hasta hoy no igualada en la Región de Murcia. Sin duda, la afluencia de una nueva hornada de arquitectos que llegaron de la mano de Antonio Bonet como Fernando Garrido, José Antonio Corrales o Ramón Vázquez Molezún de un lado, y por otro la presencia de magnates y prominentes promotores del empresariado nacional, seducidos por la singularidad del lugar, como Félix Huarte, Gregory Peters y algún que otro jeque árabe, (junto a la frenética labor de promoción que desempeñó Tomás Maestre gracias a las facilidades de crédito) crearon un inigualable caldo de cultivo para la libertad creativa en el mundo de la arquitectura.

No hay que olvidar además, que la coyuntural flexibilidad reguladora que ofreció la

11. José Antonio Corrales (1921-2011) y Ramón Vázquez Molezún (1922-1993)

Sin, duda una de las parejas más importantes de la arquitectura española, pertenecen a la nueva generación de arquitectos que junto a Fisac, De la Sota y Oiza introducen desde finales de los 50 los nuevos lenguajes del movimiento moderno en España. Catapultados prematuramente al éxito por su importante logro con el Pabellón Español en la exposición de Bruselas de 1958, una brillante configuración que conjugaba la introducción de las corrientes organicistas con un depurado estudio de sus aspectos funcionales, provocan un punto de inflexión en el arcaizado lenguaje imperante del régimen. Su arquitectura potente, rigurosa y muy expresiva, ha dejado obras que se encuentran entre los edificios más representativos de la arquitectura contemporánea española como el Centro Enseñanza de Herrera de Pisuergra (1956), La Casa Huarte (1966) o Bankunion (1973).

administración a través de la Ley de Centros Turísticos, con enfoques en temas de planeamiento como la no exigencia de planes parciales o el deslinde del dominio público marítimo-terrestre (muy alejados de los rígidos postulados de la ley del suelo de 1956), ofrecieron una celeridad en los procesos de obtención de licencias y un amplio margen de discrecionalidad a los proyectistas. Esto permitió levantar de la noche a la mañana lo que se encaminaba a ser el “paraíso entre dos mares: *'...Uno se imagina como si La Manga fuera la misteriosa y mitológica Ciudad desconocida de 'La Atlántida', sumergida hace miles de años en el Mar, que hubiera emergido súbitamente de las tenebrosas profundidades de las aguas marinas, para posarse con suavidad sobre la líquida superficie separando dos mares. Por lo tanto, para el visitante ávido de nuevas y excitantes emociones, al contemplar en lontananza esta enigmática, alargada y bella panorámica de La Manga, le daba la sensación de ir acercándose, vertiginosa e impacientemente, a un desconocido mundo de relajamiento y ocio placentero como nos lo pintan en los cuentos de 'Las Mil y Una Noches'. (San Román, 1979)*



*Fig 5.21 Vista longitudinal desde el Sur donde se aprecia claramente la incipiente estructura de núcleos con concentración de alta densidad cada cierta distancia. Fuente: Archivo personal.*



De entre los muchos y distintos intervinientes de este proceso que conllevó la ejecución del planeamiento de desarrollo de los planes norte y sur y el diseño de las primeras edificaciones, no cabe duda que el propio Antonio Bonet, fue uno de los protagonistas. El arquitecto catalán una vez finalizado el masterplan inicial que ordena toda la restinga de arena ejecuta distintos proyectos de desarrollo de gran calidad como los apartamentos Malaret (junto a los llamados apartamentos los “cubanitos” por ser los clientes exiliados de la Cuba castrista de principios de los 60, fig 5.22)



Fig 5.22 Apartamentos Malaret (1965). Fuente: Roig i Sala (1999)

A estos primeros seguirán varios más de entre los que destacan por su calidad el club náutico Dos Mares, la Torre Negra y el conjunto hexagonal (fig. 5.23). Estas constituyen varias de las primeras edificaciones que empiezan a poblar La Manga encajando a la perfección el lenguaje modernista de la arquitectura europea con el perfil innovador, exclusivo y algo *snoob* que quiere darse al enclave como producto turístico internacional.



*Fig 5.23 Club Náutico Dos Mares (arriba, 1967) y Torre Negra y conjunto hexagonal (1965, abajo).  
Fuente: Roig i Sala (1999)*

Progresivamente, a medida que el plan va avanzando se van incorporando a este múltiples arquitectos atraídos por las enormes posibilidades edificatorias que ofrece La Manga. Maestre actúa en un principio como promotor contratando a diversos profesionales que construyen hoteles, complejos residenciales tipo bungalows, torres o equipamientos lúdicos de uso privado.

Especialmente interesante fueron las aportaciones en estas nuevas edificaciones de José Antonio Corrales y Ramón Vázquez Molezún, dos arquitectos de moda en la España franquista, que contribuyeron notablemente a aumentar las ya significativas obras de la arquitectura manguense. En una primera incursión a mediados de los sesenta, con un pequeño grupo de bungalows formados por dos alineaciones de 6 y 7 viviendas frente al Mediterráneo, la pareja de arquitectos se introduce en La Manga (fig. 5.24).

Los bungalows se encuentran directamente sobre la playa, acomodándose a la pendiente en el mismo entorno donde se levantan otras obras de Corrales y Molezún de esos años, como el hotel Galúa y la malograda casa Catena, una de las muchas edificaciones de calidad que como analizaremos más tarde desaparecerá devorada por las ansias especulativas que sucederá a esta fiebre desarrollista (fig. 5.24).

De esta misma época ya más tardía son también otros ejemplos más enfocados a la intervención en el espacio público como El Zoco o la Plaza Bohemia, claros exponentes del turismo de moderno de masas, orientado a generar asentamientos de población permanente, en el que el lujo con tintes y regusto aristocrático y la modernidad con cierto arraigo de *hippie town* convivían en armonía.

En el Zoco se presenta un ambiente que alterna un programa de día con tiendas veraniegas que se transforman de noche en una enorme concentración de bares y pubs. Todo ello articulado en torno a varios patios que se comunican entre sí mediante frondosos jardines. Un diseño típico de arquitectura mediterránea que

deja circular el aire para proporcionar una excelente temperatura en su interior.

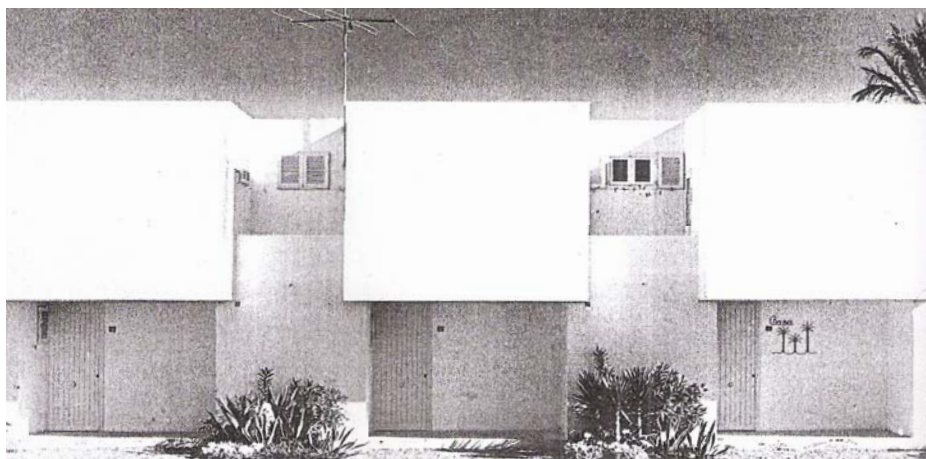


Fig 5.24 Bungalows (arriba) y hotel Galúa (abajo) de Corrales y Molezún. Fuente: Corrales, 1994.

El lenguaje que imprimieron Corrales y Molezún en la arquitectura turística de gran parte de sus obras se repetirá de manera mimética en los proyectos de muchos otros arquitectos de la época que también acudirán al campo de pruebas que representaba La Manga para los baluartes modernistas.

Sin duda, el paso de Corrales y Molezún dejó un importante poso en la impronta de La Manga, creando además un importante efecto llamada entre arquitectos más jóvenes o desconocidos. Éstos, atraídos por la fuerte repercusión mediática que estaba teniendo la promoción turística del cordón de arena murciano, no tardaron en acercarse a probar fortuna con las nuevas corrientes arquitectónicas que preconizaban los maestros.

De entre ellos, Fernando Garrido, un joven arquitecto del Ministerio de Cultura de Madrid muy vinculado a Murcia fue sin duda de los más sobresalientes, dejando en el entorno marmenorenses algunas de las obras más singulares por sus formas y sus geometrías, extraordinarias para la época, como la casa Cotorruelo (1975) o el club Náutico de la Ribera (1976).

Su nombre, vinculado al de clientes de postín, como ministros o grandes entidades bancarias, fue rápidamente reclamado para poner su arte al servicio de lo que se estaba cocinando en La Manga. Uno de los ejemplos más carismáticos de la innovadora arquitectura que se construyó, alrededor de los hombres de poder y dinero que se dejaron seducir por La Manga, es sin duda la casa de Agustín de Cotorruelo, ministro de industria y comercio en el tránsito del régimen franquista a la monarquía. La vivienda, situada en la recientemente creada exclusiva ciudad lacustre de Veneciola, se erigía prácticamente como el último edificio en los postreros metros que poseía La Manga antes de adentrarse en las Salinas de San Pedro. Un entorno inigualable que ofrecía una playa privada creada alrededor de un acceso diestramente inaccesible (fig. 5.25).

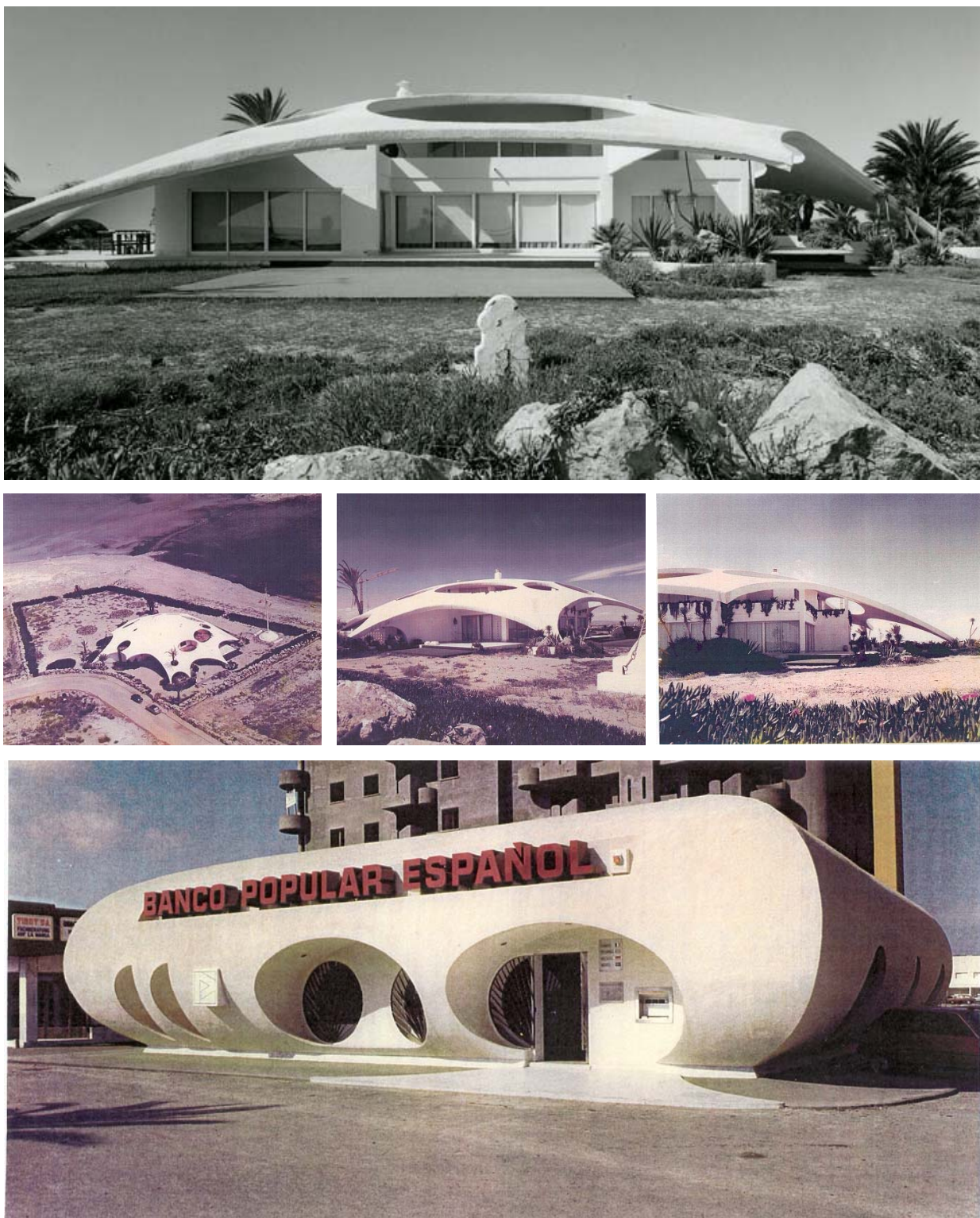


Fig 5.25 Casa del ministro Cotorruelo (1975) y Banco Popular (1973). Fuente: Archivo personal de Fernando Garrido.

La contribución de Fernando Garrido al paisaje arquitectónico de La Manga fue bastante variada manteniendo siempre unos parámetros de creatividad e innovación, independientemente del momento y la naturaleza del cliente. Otra interesante, ya no sólo por su planteamiento proyectual, sino por su simbología en el contexto del desarrollo de La Manga, es la sede del Banco Popular, realizada en el primer tercio del brazo de mar ya en la década de los setenta.

Ejemplo de ostentación arquitectónica, acomodada al gusto foráneo o del cliente, proyectos como estos que van salpicando el paisaje de La Manga contribuyen a consolidarla como un destino turístico de primer nivel a la vez que a crear una trama urbana de calidad tejida bajo los dictados y la coherencia del plan planteado por Bonet. La actuación del arquitecto catalán, padre intelectual de la criatura, empieza a ser más secundaria, a la vez que van entrando en escena nuevos actores: arquitectos, ingenieros y nuevos inversionistas que se asocian a Maestre.

Al mismo tiempo, el propio promotor va cediendo parte del protagonismo vendiendo los hoteles que construye a cadenas para que lo gestionen u ofreciendo las parcelas edificables a clientes selectos para que puedan erigirse pequeños mausoleos como el del ministro Cotorruelo. Es en este contexto al que pertenecen sin duda construcciones como la casa-barco del propio Tomás Maestre (situada en la isla del Estacio), la macrovivienda denominada “el puente”, construida en la época de esplendor internacional para un magnate árabe (una voluminosa vivienda con forma de puente y un vacío en su parte intermedia que permitía visualizar ambos mares al estar en una de las franjas más estrechas de la lengua de arena) o la mansión que el patriarca del grupo Huarte se hace construir en la falda del Monte Blanco (fig. 5.26).

Todas estas fastuosas construcciones, su ubicación en lugares de privilegio, y la obscena ornamentación que las acompañaban, exaltan el lujo y oropel que por aquel entonces simbolizaba La Manga, consolidando la imagen de un enclave de lujo exclusivo para acaudalados clientes.



*Fig 5.26 Mansión El Puente (arriba, 1970), Casa de Tomás en la isla del canal del Estacio (en medio, ampliada en 1968 sobre pieza preexistente) y Casa Huarte situada en la falda del Monte Blanco a la orilla del Mar Menor (1969, abajo). Fuente: archivos personales.*



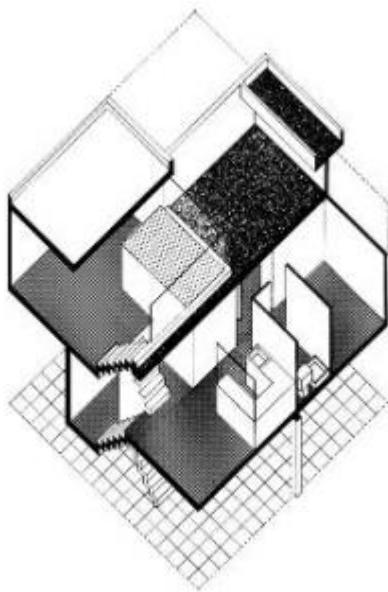


Sin embargo, si de algo es consciente Tomas Maestre como empresario es que el beneficio de su gran obra no reside sólo en atraer a las grandes fortunas. Y es que tras el envoltorio de lujo y oropel que seduce a propios y extraños La Manga ofrece un pedazo en el paraíso a bolsillos más modestos o simples estancias en hoteles en una población potencial que a mediados de los setenta ya está cercana a los 40.000 turistas, más de un 66% del máximo de plazas que preveía Bonet alcanzar en su plan, una vez éste estuviera completamente desarrollado.

Para satisfacer esta creciente demanda era necesario acelerar más aún la capacidad de ejecutar los desarrollos previstos en el plan. Otra notable y sintomática contribución al proceso arquitectónico en este sentido sería el proyecto del afamado Alejandro de la Sota, un singular intento por implementar la incipiente tecnología de la prefabricación en la edificación turística que por aquel entonces bullía en el Mar Menor (ya no sólo en la estructura reticular sino también en los forjados y cerramientos).

La propuesta, basada en la sencillez y la estrategia como elemento constructivo, se adhiere intensamente a la idea de Bonet en los apartamentos de Malaret de relacionar lo público y lo privado liberando el plano inferior del suelo y haciendo entrar la luz mediante patios a las plantas (fig 5.27). De la Sota, permanente experimentador de nuevos conceptos y materiales, introduce aquí la novedosa variante en la época de los paneles y estructuras prefabricadas de Horpresa, como herramienta para acometer la rápida colonización de un elevado número de turistas, manteniendo un cierto criterio de calidad arquitectónica. Los ingeniosos patios suspendidos en una fina estructura de pilotis (gracias a la asunción del peso propio por parte de los paneles estructurales prefabricados) llegaron a ser merecedores de un premio en una exposición internacional de arquitectura en Londres. Sin embargo, su puesta en práctica en la urbanización Bahía Bella al borde del Mar Menor, quedó frustrada por la

llegada de una incipiente crisis económica que ya empezaba a cernirse sobre la economía española.



**Bungalow**

INTERNATIONAL S. A.  
Avda. José Anibal 17 2º  
MADRID-116  
TELEF. 282 38 28

**Urbanización BAHIA-BELLA**

TEMPERATURAS MEDIAS

|           | dia  | noche |
|-----------|------|-------|
| invierno  | 15,6 | 6,1   |
| primavera | 22,2 | 12,7  |
| verano    | 28,0 | 19,5  |
| otoño     | 17,9 | 10,5  |

Días de sol durante el año: 340

Durante todo el año  
**UN MAR para USTED**

Fundación Alejandro de la Sota®

Fig 5.27 Propuesta constructiva de urbanización turística de rápida ejecución mediante sistemas prefabricados. Fuente: Fundación Alejandro de la Sota.

El ciclo desarrollista que vive La Manga durante la década de los sesenta deja en la herencia de su tejido urbano otras numerosas obras de notable calidad, que son sólo muestra de la calidad urbana y paisajística que la que el proyecto arranca en sus inicios. Durante muchos años, La Manga se convierte en una de las grandes fuentes de arquitectura moderna del litoral mediterráneo y atesora y hasta finales de siglo la práctica totalidad de la arquitectura moderna de calidad del territorio murciano. Desafortunadamente, los atribulados tiempos que a continuación le tocará vivir a La Manga devoraran algunas de estas construcciones que no encajaran en la vorágine especulativa que se cierne sobre ella. Otras, como el caso de la casa Catena de Corrales y Molezún (1966) borrarán su huella, sometidas nuevo gusto masificado del sol y playa que la degradación del modelo turístico va a llevar aparejado (fig. 5.28).



Fig.5.28 La Casa Catena en su estado primigenio y actual. Archivo personal.

### 5.3.2 Los días de vino y rosas del desarrollismo: un proyecto faraónico que adquiere velocidad.

Si habrá un parámetro que influirá de manera decisiva en la evolución urbana de La Manga y de muchos otros proyectos megalómanos que auspició la Ley de Centros Turísticos ese va a ser la coyuntura económica.

Gracias a la ayuda estatal, entre 1966 y 1975 las sociedades creadas por Maestre y su socio José Luís Rubio disfrutaron de créditos blandos de la Administración por más de 11.000 millones de pesetas. Esto permitió a ambos ir constituyendo diversas sociedades inmobiliarias y de servicios que fueron uniéndose a la sociedad primigenia Urmenor, como se puede ver a continuación (fig. 5.29).

| Nombre de la Sociedad  | Detalles  |
|--|---|
| Compañía Urbanizadora Nuestra Señora del Mar Menor (Urmenor S.A.)            | Constituida en Cartagena el 8-5-1962  |
| Kenya S.A.   | Constituida en Madrid el 15-6-1962<br>El 7-7-1964 cambia su nombre por Urbanizadora Hispano-Belga S.A. (Grupo Huarte) |
| Compañía Urbanizadora de la Ribera Sur del Mar Menor (Ribenor S.A.)          | Constituida en Madrid el 8-2-1963   |
| Parcemenor S.A.  | Constituida el 27-5-1968  |
| Potamenor S.A.   | Sociedad para el abastecimiento de aguas  |
| Compañía de Iniciativas Turísticas de La Manga del Mar Menor (Turmenor S.A.) |   |
| Puertomenor S.A.   | Desarrollo del Puerto deportivo Tomás Maestre.  |
| Rentaseguros S.A.  | Sociedad de inversiones   |

Fig 5.29 Sociedades creadas por Tomás Maestre durante la puesta en marcha de La Manga. Fuente: Cámara de Comercio de Cartagena, 1973.

Pese a no contar con la influencia de otros empresarios turísticos notables del franquismo, como José Banús (que urbanizaría media Costa del Sol andaluza) o los Antonio Tárraga, Segura Viudas y Bartolomé Bernal (promotores de buena parte de la costa catalana y levantina, como Campoamor donde las familias Franco y Carrero Blanco disfrutaban de apacibles septiembres en el elitista edificio de los Diez Picos), Maestre supo hacerse un buen hueco (y que hueco) en la pedrea ministerial de la ley. La Manga fue de esta manera (para sorpresa de más de una de las muchas familias empresariales que habitualmente peregrinaban alrededor de los centros de poder del régimen), la más agraciada por el Ministerio

del conjunto de centros y zonas de interés turístico nacional que entraron en la ley. Era la segunda con mayor número de plazas, y la primera en densidad y volumen de inversión de toda España.



Fig 5.30 Aspecto de La Manga que empieza a urbanizar Maestre en 1963. Fuente: promotora VECOS.

La apuesta del régimen fue tal que, pese a no contar más que con algunos ahorros para arrancar alguna de las promociones, el joven Maestre plantó dos anclas que marcaban la única entrada al recinto y se encerró como él mismo indica “a urbanizar ese infierno de hormigas, mosquitos increíblemente grandes y alacranes”.

Y así pues, de la mano de Bonet, las empresas de Maestre empiezan a inaugurar edificios que todavía no saben como van a pagar, pues funcionan todas a crédito. En 1964 se inauguraba el edificio de apartamentos de alto standing conocido como la Torre Negra. En 1965 abrió sus puertas el Hotel Entremares, parte de cuya plantilla fue reclutada en el Ritz de Barcelona. La Manga era entonces el no va más. Un coto privado para la flor y nata del turismo internacional y la *beautiful people* nacional. Todo iba viento en popa. Maestre Aznar se había librado incluso de la plaga de mosquitos mutantes que asolaba el lugar: “Pedimos asesoramiento a un entomólogo eminente y nos recomendó fumigar todo con *Lindane*” recuerda Maestre. Y es que la gente de los alrededores había abrazado con fuerza la causa del desarrollismo: “Fui a ver al tío Ramón para explicarle que la fumigación no perjudicaría de ninguna manera a sus cabras ni a su huerta. Y el hombre me preguntó:

- ¿Y al seiscientos que me acabo de comprar?
- Hombre, pues claro que no.
- ¡Entonces que le den morcilla a las cabras y a la verdura!”



Fig 5.31 Evolución de La Manga entre 1968 (izquierda) y 1975 (derecha). Fuente: Atlas CARM.

Y así fue. El proyecto de Tomás Maestre echó a andar a pasos agigantados, invirtiendo grandes cantidades de dinero en infraestructuras y urbanizaciones, confiando en la pronta revalorización de sus primeras promociones. Maestre no actuaba realmente como promotor al uso, era más bien el gran urbanizador. Aparte de algunas promociones iniciales y proyectos más puntuales y personales, una vez que La Manga rodaba sola, su estrategia se fundaba en ejecutar las infraestructuras realizando la urbanización del lugar y construir hoteles y equipamientos, que no gestionaba ya que los vendía conforme estaban terminados a distintas cadenas hoteleras para que los explotasen (fig. 5.31).

Posteriormente una vez que el lugar ya resultaba fuertemente atractivo para los inversores, Maestre vendía los solares creados a promotores o clientes privados (como la familia San José, Félix Huarte o algunos socios dirigentes de las empresas constructoras) que llevaban a cabo los conjuntos residenciales o las viviendas unifamiliares, todo ello bajo la supervisión del empresario madrileño y su arquitecto catalán Bonet. El negocio era redondo, ya que las gigantescas inversiones en infraestructuras y equipamientos se ejecutaban con los créditos blandos aportados por el Estado en la Ley de Centros de Interés Turístico, y el retorno de la inversión era casi inmediato con la venta de los solares que se efectuaba al contado. Esto permitía mantener siempre un fuerte flujo de tesorería que convirtió a Tomás Maestre, por aquel entonces, en uno de los hombres más rico de la Región (sino el que más) y posiblemente de España. Además de esta manera, se evitaba asumir el riesgo de las promociones inmobiliarias (que sin embargo tutelaba a través del plan urbanístico), un negocio del cual él realmente no era un gran experto, debido a su escasa experiencia en el sector.

La estrategia resultó ser bastante acertada. Construida la carretera, el servicio eléctrico y el alcantarillado, no tardaron en aparecer los primeros adosados (apodados los Cubanitos, en honor a sus promotores y moradores, ricos exiliados procedentes de la Cuba de Batista en

plena revolución de Castro, alguno incluso era un arquitecto sobrino del propio dictador Batista). Gran parte de los primeros compradores eran extranjeros, ya que los precios de dichos chalets cercanos a las 400.000 pesetas, eran desorbitados incluso para gran parte de la clase alta española. Al lujoso e innovador conjunto residencial de la torre Negra pronto siguieron hoteles con altas pretensiones; el Entremares y el Galúa, que remataban ambos extremos de inicio y fin geográficamente de esta primera fase del proyecto empresarial. (figs. 5.32)

Al entrar en los 70, Tomás Maestre consigue por fin ganar los recursos a los pleitos que le otorgaban el resto de las partes de los pro-indivisos de la zona norte, lanzándose entonces a la conquista del tramo superior de la lengua de mar. Es por aquel entonces cuando nacen el hotel Doblemar de la cadena Sol, los primeros grupos de bungalows del Pedrucho y Calnegre, y empiezan a establecerse los primeros casinos. Primero de la mano de cadena Sol en sus hoteles y luego a través de la sociedad Azarmenor S.A., propiedad de Maestre y un socio honkongnés llamado Staley-Ho (con el que la relación acabaría en los tribunales).





Figura 5.32. Primeros hoteles y torres de viviendas a finales de los 60. Fuente: Alonso S., 1976.



*Figura 5.32 Núcleo con torre Millonarios. Evidente atrofia definitiva de la propuesta de isla artificial. Fuente: VECOS.*

Hay que señalar que esta es la época (finales de los 60, principios de los 70) sin duda de mayor intensidad urbanizadora que vivirá tanto La Manga, como el resto de Centros de Interés Turístico (Marbella, Roquetas, Santa Pola, Campoamor, etc) que aprueba la Ley del Ministro Fraga. El crédito fácil que aporta la ley y el buen entendimiento entre todos ministerios que los tecnócratas dominan por completo (es el momento mayor de mayor intensidad en las aprobaciones de las declaraciones de centros) unido a las favorables expectativas económicas y el aumento generalizado de la calidad de vida,

contribuyen a colonizar de manera acelerada la costa española.

En el caso de La Manga el fervor constructor responde esencialmente a la necesidad de “conquistar” ya en una segunda fase que alcanza a los terrenos de la zona norte, esta vasta porción de territorio virgen de 16 km interrumpidos únicamente por la gola del Estacio. La Manga empieza a contar con numerosas construcciones, algunas de ellas de gran calidad.

Sin embargo, la obra más emblemática de esta segunda fase a inicios de los 70 sería sin duda el gran puerto deportivo, denominado Puertomenor como la sociedad que lo gestionaba, por ser una concesión administrativa otorgada por el gobierno de Franco sobre tierras ganadas al Mar Menor, y que posteriormente sería llamado Puerto Tomás Maestre. El puerto, con más de 1.300 embarcaciones de los más diversos calados, era sin duda el estandarte que por aquel entonces encumbraba a Don Tomás como uno de los factotum de la sociedad y el mundo empresarial nacional de la época (fig. 5.33).

**TENDRA ATRAQUE PARA 4.000 BARCOS****LA MANGA DEL MAR MENOR SERA UNO DE LOS PRIMEROS CENTROS NAUTICOS DEL MEDITERRANEO**

En La Manga del Mar Menor, España va a poseer el primer puerto de recreo del Mediterráneo.

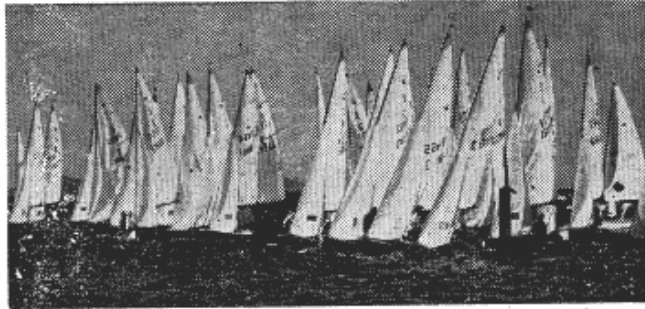
Hace cinco años, La Manga era una faja de dunas, donde sólo existía una casa de pescadores. Hoy, gracias a la iniciativa privada, se ha convertido en una zona de interés turístico de primer orden, cuya expansión se ve favorecida por la apertura al tráfico civil del aeropuerto de San Javier.

La Manga posee, en la actualidad, dos Clubs Náuticos, y el Mar Menor es asiento de otros dos. Ello permite hacer de éste, mar interior, un excelente campo de competiciones.

Hace muy pocos días se ha anunciado lo que, en un plazo muy breve, será el Gran Puerto de La Manga.

El Mar Menor posee varios canales de comunicación con el exterior; pero sólo uno es natural, y es aquí donde se ubicará el punto de entrada del gran puerto.

La financiación se ha basado en los créditos de infraestructura turística, en la recuperación de terre-



Salida de una regata de snipes. El mar Menor es asiento de tres importantes flotas de esta serie de barcos

quitecto catalán, don Antonio Bonet Castellana. He aquí dos opiniones de peso, sobre este futuro gran centro náutico:

**RUBIO MAESTRE**  
(Comodoro del Club Náutico La Manga)

—Este puerto no será una competencia al que esta-

ortiva al lanzado, motonáutica y esquí náutico.

La Manga, con la inquietud de sus forjadores, debe ser un medio para que España alcance los metas que otros países ya han logrado, y aún superarlas, dando al aficionado la posibilidad de encontrarse en el mar con una vela al viento y con un espíritu abierto.

**SCHUSS, VENCEDOR DE LA PRIMERA PRUEBA DEL TROFEO FIN DE TEMPORADA**

El Club de Natación Barcelona celebró la primera prueba de la regata «Trofeo Fin de Temporada» para la clase patín a vela.

Tomaron la salida 28 embarcaciones para cubrir un triángulo de seis millas, ya que ante la falta de viento se acordó el recorrido a dos vueltas.

**CLASIFICACION**

**CATEGORIA «A»:** 1, «Schuss» (A. Lluch), 1.600 puntos; 2, «Dinas» (J. Campillo), 1.521; 3, «Borinot» (E. Verriés), 1.444; 4, «Giulietta» (F. Pugés), 1.369; 5, «Llamanto» (J. Paricio), 1.296; y hasta 14 clasificados.

**CATEGORIA «C»:** 1, «Al Vento» (M. Odés), 1.600 puntos; 2, «Virazón» (J. García), 1.521; 3, «Indox» (J. García), 1.444; y hasta 14 clasificados.

**PRUEBAS EN VILASAR**

El Club Náutico Vilasar, que durante el verano tuvo una densa actividad, ha iniciado las competiciones de invierno con el «Trofeo del Hielo», reservado a «Vauriens». La clasificación de la primera de las seis pruebas de la regata fue ésta:

- 1, «Gargala», de Pich-Pich; 2, «Ulises», de Hernández-Hernández; 3, «Byby», de Hernández-Sherk; 4,

Figura 5.33. Noticia en El Mundo Deportivo 19/1/1969

No tardaron en peregrinar a este paraíso de moda entre dos mares artistas, políticos, empresarios y gente del mundillo del papel *couché* del más diverso pelaje. No cabe duda que Maestre se implicó a fondo en la labor de promoción del lugar. Y no sólo tuvo la astucia de traer en varias ocasiones a políticos que le ayudasen como Fraga, banqueros que le financiaban como Claudio Boada, o al industrial y mecenas Juan Huarte (que además de hacerse una espectacular hacienda, pondría a su constructora, la más potente del país por aquel entonces, al servicio de Maestre); sino que tuvo la visión de colonizar tanto con los artistas del momento, como Manolo Escobar y Lola Flores, como también con las jóvenes promesas emergentes, como los Julio Iglesias, Marujita Díaz o Sara Montiel que irían llenando las portadas de la prensa rosa de aquellos días.

Algunos ministros y altos cargos del gobierno franquista pedían a Fraga que intercediese para hacerse con un pequeño retiro en aquel pedazo de paraíso en ciernes. De entre ellos, destacaría la espectacular villa del ministro de comercio de Industria y Comercio, D. Agustín de Cotorruelo, cuya singularidad arquitectura le hizo ser apodada el platillo volante. Dentro de esta estrategia comercial de posicionar también La Manga en la élite del turismo nacional e internacional se enmarcaría la realización de distintas películas que llegaban al gran público en el campo más folklórico. Aquí haría su debut cinematográfico Julio Iglesias con la película que daría nombre a su primer gran éxito “La vida sigue igual (1969)” o una interesante “En un lugar de la Manga (1970)” (fig. 5.34), con Manolo Escobar y Concha Velasco narrando de modo tragicómico, sobre las dunas de la restinga de arena, lo que sería el devenir del lugar. Sin duda, ninguna de las dos destacaron por su calidad artística; sin embargo, embebidas del mensaje desarrollista de la época y como parte de la subcultura de masas que fomentaban las autoridades, resultó una herramienta publicitaria más que efectiva a la hora de aupar a la lengua de arena como uno de los destinos turísticos internacionales más deseados del panorama de los 70 (fig. 5.36).



*En la vida sigue igual, un relato autobiográfico de la incipiente estrella de la canción, Julio Iglesias ve segada su carrera como promesa del Real Madrid por un accidente de tráfico. Sin embargo, tras una larga estancia entre las dunas de La Manga el cantante consigue recuperarse y lanzarse como futura estrella de la canción moderna.*

*En un lugar de la Manga*

*La Manga estaba de moda, y el cine de época no dejó pasar esa oportunidad. Lo más granado del elenco del momento rodó en aquel paraje semivirgen. El famoso carro de Manolo Escobar no era sino una finca en mitad de la Manga que el galán español, entre canción y canción, quería salvar de la avidez constructora que encarnaba José Luís López Vázquez. Al final, el protagonista seducido por Conchita Velasco, y las inolvidables suecas,*



*Figura 5.34. Fotomontajes de las películas La Vida sigue igual (1969) y En un lugar de La Manga (1970). Fuente: Archivo histórico productora nacional de cine CINESA.*

*En los procesos de urbanización del litoral mediterráneo español, cas*

*pierde sus tierras dando pie a la inolvidable canción de "Mi carro me lo robaron [anoche de romería...]" en una escena de esperpento con López Vázquez cabalgando a lomos de una retroexcavadora. Paradójicamente la cultura desarrollista yéyé del régimen de los años*

La España del ministro de turismo Fraga había pasado de los 457.968 visitantes extranjeros que entraron en 1950 a más de 8 millones de 1962, llegando a casi 15 millones al final del mandato del ministro en 1969. Para aquel entonces La Manga se viene ya posicionando como uno de los principales atractivos turísticos nacionales, doblando cada año su número de visitantes, lo que obliga a un aceleramiento del proceso urbanizador de la restinga que atrae a las principales inmobiliarias del país.

Con el concurso ya del sector inmobiliario a gran escala, numerosos industriales de la construcción y capital inversor extranjero, La Manga se convirtió pronto en la llamada Ciudad de Vacaciones del turismo nacional e internacional. Destacaban los hoteles Entremares (con 476 camas), el Galúa (con 332), el Cavanna (768), el Doblemar (935) con su Casino, lujosas urbanizaciones como Eurovosa o el conjunto Hexagonal e impresionantes mansiones de acaudalados magnates, famosos o ministros que no dudaban en llamar a Maestre para que les reservase una parcela en aquel paraíso. Incluso el ciudadano de a pie podía soñar con acceder a aquellos exuberantes apartamentos que cada viernes noche se sorteaban en el programa de televisión "Un, dos tres". Lo más *cool* del candelero nacional y foráneo despilfarraba aquellos billetes de mil pesetas de los setenta en lugares de ocio como la Plaza Bohemia, el Zoco o la famosa discoteca Charlie Brown (a la que pronto seguirían otras como Pacha y *Wanity*), centros deportivos como el Tiro Pichón, el Club de Tenis o La Manga Golf Club, y los numerosos clubs náuticos donde se concentraba lo más granado de la sociedad más *snob* (fig. 5.35).

*60 introdujo un matiz pseudoecologista haciendo que los constructores prometieran, en un final feliz, que sobre la finca del carro se edificarían sólo zonas verdes. Desde luego, (ironías del destino) nada más alejado de la realidad que se avecinaba...*





Figura 5.35. Algunos de los equipamientos privados creados a entre principios 70 y finales de los 60: tiro pichón (arriba, km.7) y club náutico Dos Mares (abajo, km 3). Fuente: archivo promotora VECOS.



**SOLVENCIA**



**ENTRE DOS MARES**



APARTAMENTOS  
**EUROVOSA**

Entre el Mar Menor y el Mediterráneo.  
En uno de los más refinados medios  
bathicos de Europa.  
Su apartamento es propiedad por  
**solo 4,154 ptas. AL MES.**  
Con todos los servicios integrados y todos  
los deportes náuticos a su alcance.  
Con avil bancario.

Obtenga mayor información más amplia  
sobre los apartamentos.

En: \_\_\_\_\_  
Domicilio: \_\_\_\_\_  
Profesión: \_\_\_\_\_  
Teléfono: \_\_\_\_\_  
Envíe este cupón a:  
EUROVOSA S.A.  
C/ San Carlos de la Manga  
46100 - LA MANGA (Valencia)

PROMOCIONA, CONSTRUYE,  
INFORMA Y VENDE:  
**VOSA**

• MADRID: Avda. José Antonio 59-61  
• HUELVA: Gran Vía 10  
• SEVILLA: Frangón 10-20  
• LA MANGA: Avda. Príncipe de Asturias  
CASTELLÓN, ESPAÑA

RIBENOR  
COMPAÑIA URBANIZADORA DE  
LA MANGA SUR DEL MAR MENOR

ALCALA, 30  
TEL. 222 91 23  
MADRID 6

*Le Parisien*  
5-x1-64

**330 jours de soleil** -35  
**par an,**  
**40 km. de sable fin**  
**en plage privée...**

c'est dans le merveilleux site méditerranéen  
de la MAR MENOR, en ESPAGNE,  
entre ALICANTE et CARTHAGÈNE,  
que P.N. DURANT S.A. vous propose  
votre maison de vacances totalement meublée  
en style rustique espagnol



Figura 5.36 ABC 15/05/1971 (arriba) y Le Parisien 05/11/1964 (abajo)

#### 5.4 Un experimento premonitorio del “modelo resort” mediterráneo: La Manga Golf Club

Tal y como se ha analizado en el segundo capítulo de la presente tesis, el fenómeno resort que inundaría la España del arco mediterráneo a partir de los años 90, constituyendo un fenómeno urbanístico y turístico de fuerte impacto territorial no forma parte del contenido de esta tesis, habiendo estado ya analizado además en otras investigaciones (Mena, 2010).

Su fundamento sociológico, que arrancaba en el turismo de sol (pero que no necesariamente de playa) de los Estados Unidos de principios de siglo XX, tiende a invadir como producto turístico, de carácter marcadamente insostenible en el consumo de suelo y recursos, los espacios urbanizables siguiendo un sistema a modo de pólipos sobre la red de infraestructuras (Mena, 2010). No se refiere por tanto al fenómeno de la urbanización del litoral cuyos casos son más bien excepcionales dentro de la casuística observada.

Sin embargo, el producto turístico resultante, cuyo *boom* se arrancará 30 años después de producirse el *boom* del turismo de masas que arrasa el litoral mediterráneo, sí que presenta analogías en sus características y sus consecuencias con este último.

En este sentido, un interesante apartado que merece una mención aparte en el exuberante proceso de despegue y crecimiento de La Manga es el caso de La Manga Golf Club, un singular ejemplo de urbanismo residencial que acompaña el desarrollo de La Manga desde principios de la década de los setenta. Su proyecto urbanístico y arquitectónico (fig 5.37), uno de los muchos pequeños proyectos de desarrollo del gran masterplan que Bonet realizó para clientes que no tenían porque ser Tomas Maestre, es un ejemplo anacrónico de buen tratamiento residencial de baja densidad en la España del desarrollismo litoral.

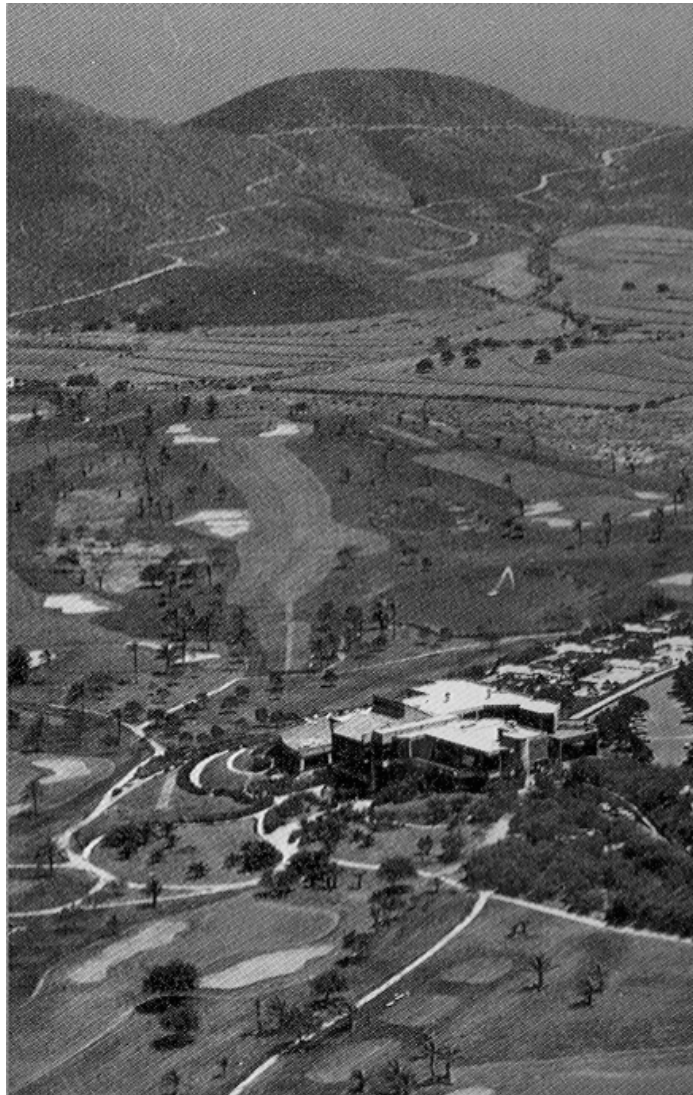
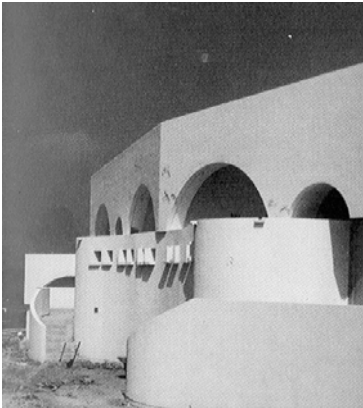
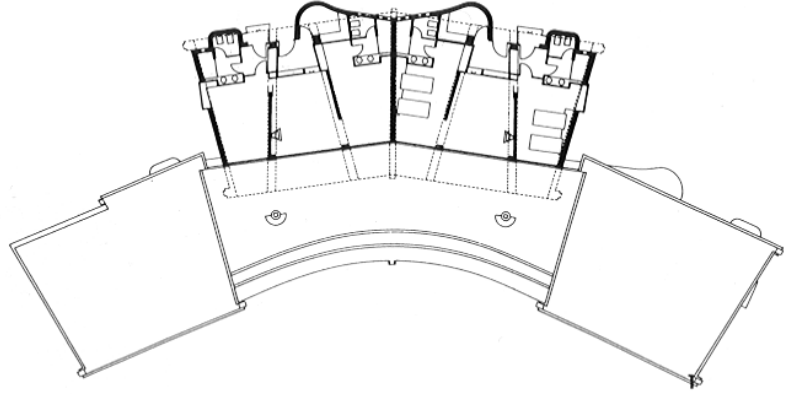


Figura 5.37 Proyecto La Manga Club para el valle de Atamaría. Fuente: Bonet (Roig, 1999)

Se trataba inicialmente de un conjunto de 30 bungalows asentados en un paradisiaco espacio aislado de la falda de una frondosa montaña que dominaba el mar desde el sur de La Manga hasta Portmán. Este sistema de organización de los apartamentos del monte de Atamaría, no estaba orientado según las estructuras del modelo de las urbanizaciones madrileñas de segunda residencia que empezaban a aflorar en el norte de Madrid como La Moraleja, Puerta del Hierro o Somosaguas.

A diferencia de éstas, que resultaban un buen laboratorio para la puesta en práctica de la arquitectura moderna que emergía en España (por la solvencia de de sus clientes) su valor residía más bien en la capacidad de integración en el entorno a nivel de conjunto. El plan generaba un entono que emulaba un ambiente de costero sin situarse en la costa, una filosofía en aquel momento incomprendida, en lo que luego se vendría a llamar el modelo *resort*. Sin duda, un proyecto basado en un modelo turístico posiblemente demasiado avanzado para su tiempo, pero que décadas después explotaría como negocio de éxito en el levante español.

Su singular microclima y elitista campo de golf daría luego pie a lo que pocos años después se llamó La Manga Club, un entorno turístico de alto *standing* cuyo modelo de éxito todavía perdura en nuestros días como vestigio de lo que La Manga que proyectó Bonet fue una vez. (fig 5.38)



*Figura 5.38 Situación actual de La Manga Club. Fuente: publicidad corporativa.*

Bonet ya tenía en la cabeza, desde los primeros esbozos del proyecto de La Manga, generar un espacio importante donde el césped de un campo de golf y las zonas verdes de ciertos servicios más exclusivos para clientes hicieran de contrapunto al árido paisaje desértico que ofrecía la arena en los primeros planteamientos más vírgenes del Plan Norte y el Plan Sur. De hecho la posibilidad de crear una pieza que generase un vacío y a modo de rótula cosiese ambos planes, casaba bastante bien con cierta idea de Tomás Maestre de dejar en el plan un espacio virgen de cerca de 2 km, cuyo origen descansaba más en la necesidad de postergar la compra de una serie

de terrenos que se antojaban difíciles de conseguir.

Sin embargo, la aceleración de la compra de los terrenos unida a una serie de acontecimientos ya explicados relegaron esta idea al cajón de los proyectos no realizados por su falta de viabilidad económica a principios de los sesenta. Con la llegada del dinero y de los grandes equipamientos desde finales de 1969, empezaron a aparecer por la restinga de arena los primeros buscadores de fortuna, en algunas ocasiones adinerados empresarios internacionales seducidos por lo innovador del proyecto, y en otras, rastreadores de negocio atraídos por el calor del dinero fácil.

De entre los primeros cabe destacar a Gregory Peters, un acaudalado inversor norteamericano con fama de visionario. Él sería el padre de la cultura del “Golf resort” que más de veinte años después generaría el impresionante boom inmobiliario que conocería todo el levante español, y en especial el litoral murciano.

Peters conectó de inmediato con la idea de Tomás Maestre en torno al potencial turístico del lugar, y no sólo la secundó, dándole mayor envergadura económica, sino que la potenció introduciendo la decisiva variante del golf a la oferta de sol y playa. Compró primero la finca “el Coto”, 200 hectáreas en pleno valle de Atamaría, junto a Cabo de Palos y el Mar Menor, para construir un campo de golf de 9 hoyos, destinando el resto del espacio a villas turísticas y poblados de baja densidad (el germen de lo que posteriormente se conocería como resort mediterráneo).

Para ello, se crearon dos sociedades, una primera local, Atamaría S.A., con un escaso capital inicial de 25 millones de pesetas, encargada exclusivamente del negocio inmobiliario, y una segunda, La Manga campos de Golf S.A., domiciliada en Madrid con un capital de 185 millones. Éste último se vería pronto ampliado por dueños de fincas colindantes que aportaron 240 hectáreas más a cambio de un 25% de las acciones de la sociedad, lo que permitió ampliar el

proyecto con dos campo de golf con más de 18 hoyos.

La segunda sociedad, destinada a la construcción y explotación de los campos de golf, creció tan rápido como la construcción de los mismos, que siguiendo el diseño de Robert Deam Putman hicieron emerger en pocos meses en el paradisíaco microclima del valle una lujosa sede social y un hotel de 5 estrellas, Las Mimosas, que terminaba de apuntalar el ambiente de exclusividad del que estaba dotando Tomás Maestre al entorno manguero. Sin embargo, el proyecto, que eximía a sus socios fundadores de pagar las 1760 primeras acciones y no permitía tener más que 3000 socios de pago (López-Morell, 2005) resultó, una iniciativa prematura abordada en un contexto económico que daba síntomas de empezar a tornarse hostil, al tratarse de un producto excesivamente exclusivo para la sociedad española de la época.

El producto turístico resultante, no empezaría a ser rentable hasta una década después. Es entonces cuando iría poblando, poco a poco, aquellas villas y pequeños asentamientos turísticos únicamente de ingleses y jubilados alemanes, creando una especie de guetto poblacional al margen del desarrollo de la propia Manga. Su comportamiento posterior, ya por tanto al margen del modelo turístico litoral de la Manga, quedará entonces fuera de nuestro estudio, retomándolo sin embargo al final en el análisis final de cara a establecer que consecuencias podrían haberse obtenido en el caso de que el modelo seguido por la antigua restinga de arena hubiese variado.

## **6. EL PAPEL DE LAS CRISIS ECONÓMICAS EN LOS MACROPROCESOS URBANÍSTICOS. DESMEMBRAMIENTO Y DESVIRTUACIÓN DEL PROYECTO ORIGINAL DE LA MANGA.**

### **6.1 Las crisis de los años 70: riesgos financieros asumidos por un proyecto urbanístico cuya desmesurada escala devora a sus creadores**

#### *6.1.1 El fin de un ciclo económico: las crisis del petróleo*

No cabe duda a tenor de los resultados, que ya sea más o menos favorecido por el ciclo económico alcista que acompañó a la economía española desde principios de los 60, el plan económico de estabilización de 1959 que urden los tecnócratas del gobierno de Franco y las distintas estrategias de desarrollo que tras él se articularon, arrojaron unos resultados económicos muy notables. Se elevan así el nivel de vida de la población española en general y se sanean las paupérrimas cifras que a principios de los cincuenta presentaba el cuadro macroeconómico nacional.

En estos diez años, la industria ganó importancia en España mediante políticas de incentivos estatales, así como el sector terciario provocado por este desarrollo industrial (un ejemplo de esto es el turismo a través de la ley de centros de interés nacional). Los ciudadanos de las zonas rurales emigraron a las ciudades (principalmente hacia Madrid, Barcelona y Bilbao), creando suburbios donde las condiciones de vida eran muy precarias. Esto causará a posteriori una gran diferencia entre las regiones españolas, pues las más industrializadas, caso de País Vasco, Madrid y Cataluña, estaban mucho más desarrolladas que otras donde este proceso había sido prácticamente irrelevante y continuaban con una estructura económica basada en el sector primario, como fue el caso de Extremadura.



De igual manera, la costa, objetivo de muchas de estas iniciativas basadas en el fomento del turismo, acaba acumulando un gran porcentaje del PIB y la población española, generando un fuerte desequilibrio territorial frente a provincias del interior como Soria, Teruel, Cuenca, etc. que sufren un fuerte abandono de sus pobladores tradicionales.

Sin embargo, el ciclo económico alcista a nivel internacional que ha venido favoreciendo un crecimiento indefinido de la demanda extranjera (fuente fundamental de divisas en el mercado del turismo que desarrolla la costa) cambia súbitamente de signo en los años 70. En 1973, todo el mundo occidental entra en una gran crisis económica llamada *Crisis del Petróleo* provocada por la negativa de los países productores a vender petróleo a los aliados de Israel en la guerra del *Yom Kippur* (Estados Unidos y sus aliados europeos). Los efectos del embargo son inmediatos. La OPEP obliga a las compañías petroleras a aumentar los precios de forma drástica. El precio del barril se cuadruplica desde 1974 hasta llegar casi a los 12 dólares por barril (75 dólares/barril).

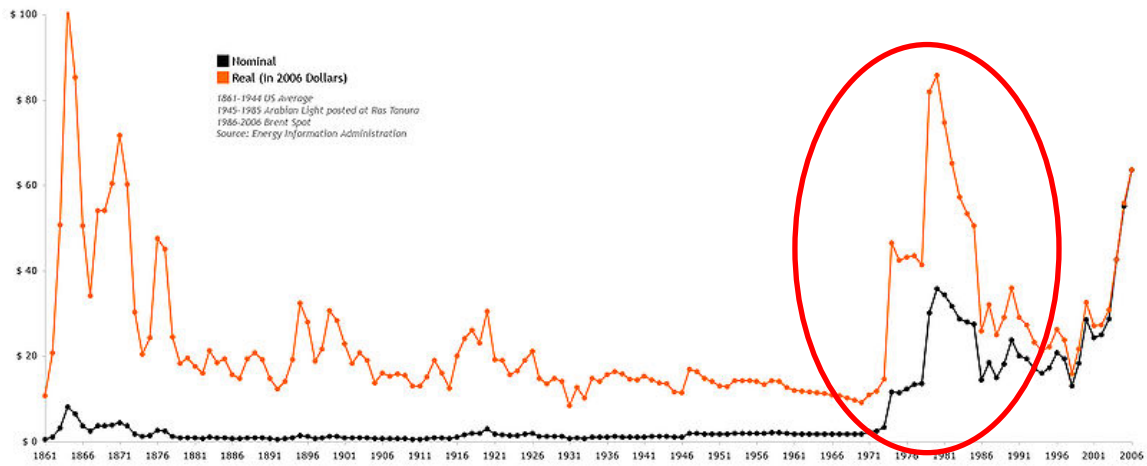


Fig 6.1 Índice de precios del barril de petróleo desde 1860 a 2006 (resaltada la época de 1971 a 1985 que engloba las crisis de 1973 y 1979 y sus consecuencias). Fuente: OPEP.

Desde un punto de vista político, se puede decir que los países de Oriente Medio, que habían estado dominados por las potencias industriales durante mucho tiempo, acababan de tomar el control de un producto básico. Desde un punto de vista económico, la traducción inmediata fue que el flujo de capital se invirtió y los países exportadores de petróleo comenzaron a acumular una enorme riqueza.

Algunos de los ingresos fueron distribuidos entre otros países subdesarrollados, cuyas economías habían quedado atrapadas entre el aumento del precio del petróleo y una disminución del precio de sus propias exportaciones de productos básicos y materias primas, a causa de la reducción de la demanda occidental (aunque gran parte de estos flujos de capital se gastaron en compras masivas de armas que exacerbaban tensiones políticas, en particular en Oriente Medio).

Los estados miembros de la OPEP, en vías de desarrollo, comenzaron a nacionalizar sus empresas petrolíferas. En particular, los saudíes habían adquirido el control de *Aramco Ltd.*, plenamente nacionalizada en 1980 bajo el gobierno de Ahmed Zaki Yamani. Debido a que otros miembros de OPEP siguieron su ejemplo, los ingresos del cartel se dispararon. Arabia Saudí, inundada de beneficios, realizó una serie de ambiciosos planes quinquenales de desarrollo, de los cuales el más ambicioso, que comenzó en 1980, preveía una inversión pública de 250 mil millones de dólares. Otros miembros del cártel también comprometieron importantes programas de desarrollo económico.

Al mismo tiempo, el caos se había adueñado de Occidente. En Estados Unidos, el precio de venta al público de un galón de gasolina pasó de un promedio de 38,5 centavos en mayo de 1973 a 55,1 centavos en junio de 1974. Mientras tanto, la Bolsa de Nueva York perdía 97 mil millones de dólares de su valor en seis semanas.

Con el inicio del embargo, las importaciones petrolíferas de EE.UU. procedentes de los países árabes se redujeron desde los 1,2 millones de barriles diarios hasta los 19.000 barriles. El consumo diario disminuyó en un 6,1% entre septiembre y febrero, y un 7% durante el verano de 1974, cuando Estados Unidos sufrió el primer período de escasez de combustible desde la Segunda Guerra Mundial.

Debido a la interdependencia mundial a nivel social y económico, los países industrializados importadores de petróleo no comunistas asistieron a una repentina inflación y una recesión económica. En los países industrializados, especialmente en Estados Unidos, la crisis provocó que las condiciones de vida se volvieran muy adversas para los desempleados, los grupos sociales marginados, algunos trabajadores de mayor edad, y cada vez más, para los trabajadores más jóvenes. Las escuelas y oficinas en EE.UU. tuvieron que cerrar a menudo para ahorrar el combustible de la calefacción, y las fábricas tuvieron que reducir la producción y despedir trabajadores. En Francia, la crisis del petróleo puso fin al período conocido como *les Trente Glorieuses*, los últimos 30 años de alto crecimiento económico, y comenzaron los años de desempleo permanente.

En España hay que señalar que de la misma manera que los efectos del crecimiento del desarrollismo de posguerra llegaron con cierto retraso a la economía española (los índices de crecimiento del PIB que se alcanzan en Europa a mediados de los cincuenta, no se alcanzan en España hasta principios de los sesenta), la llegada de la crisis del petróleo también tarda unos años en trasladarse plenamente, pese a la dependencia de la economía española de la demanda asociada al turismo europeo, fundamental fuente de entrada de divisas del país a principios de los setenta. El embargo, y por tanto la llegada de la crisis, no fue uniforme en toda Europa. De los nueve miembros de la Comunidad Económica Europea (CEE), Holanda se enfrentó a un embargo total por su apoyo a Israel, el Reino Unido y Francia mantenían prácticamente el mismo abastecimiento (por

haberse negado a permitir a Estados Unidos utilizar sus aeródromos y haber establecido un embargo de armas y suministros tanto para los árabes como para los israelíes), mientras que los otros seis se enfrentaban a recortes parciales.

El turismo español, que nutría la demanda en las costas mediterráneas especialmente en base a la presencia de veraneantes, alemanes, nórdicos y anglosajones, sufrirá poco a poco estas consecuencias. Los miembros de la CEE, que no habían conseguido establecer una política común durante el primer mes de la Guerra de Yom Kippur, emitieron una declaración el 6 de noviembre, una vez que el embargo y el aumento del precio ya habían comenzado. Esta declaración, interpretada como pro-árabe, apoyaba la línea franco-británica, y así la OPEP levantó el embargo a todos los miembros de la CEE. Sin embargo, la subida de los precios tuvo un impacto mucho mayor que el embargo en Europa, especialmente en el Reino Unido (donde esta circunstancia se sumó a la huelga de los mineros del carbón a causa de una crisis energética durante el invierno de 1973-74, un factor importante en el cambio de gobierno).

Unos meses más tarde amainó la crisis. El embargo se levantó en marzo de 1974 después de las negociaciones de la Cumbre Petrolífera de Washington, pero los efectos de la crisis energética se notaron durante toda la década de los 1970. El precio de la energía continuó aumentando el año siguiente, en consonancia con el debilitamiento del dólar en los mercados mundiales.

En España, al margen del importante desequilibrio en la balanza comercial que supondría la mencionada súbita caída de la demanda turística, después de la crisis de 1973 se fueron concatenando una serie de consecuencias desfavorables para la economía del país, cuya dependencia energética del exterior supuso un freno añadido al brusco cambio que se avecinaba en la economía española.

Así, una vez finalizado el crecimiento desarrollista de los sesenta, en 1977 España

importaba un 66% de la energía que utilizaba. Por lo tanto, la crisis de 1973 afectó bastante, pese a que los últimos gobiernos franquistas tomaron medidas especiales para contrarrestar la situación ante la subida del petróleo. De igual manera, tenía serias dificultades para mantener los intercambios con el exterior, perdiendo diariamente 100 millones de dólares de las reservas exteriores. De esta manera, se fueron acumulando entre 1973 y 1977 14.000 millones de dólares de deuda exterior, lo que representa un importe superior al triple de las reservas de oro y divisas del Banco de España

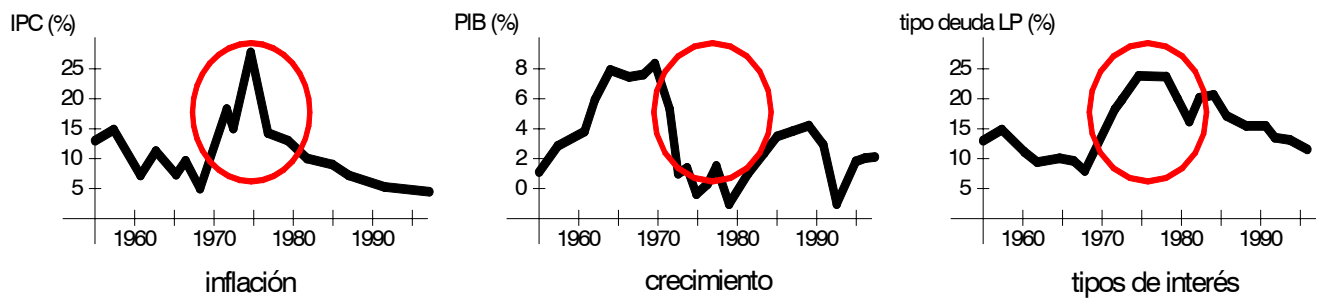


Fig 6.2 Evolución de los parámetros básicos del cuadro macroeconómico español durante la década de los 70. Fuente: elaboración propia a partir del INE.

En el marco empresarial del proceso urbanístico del litoral mediterráneo, hay que señalar que la ejecución del plan de declaración de centros turísticos de la Ley de 1962 se encontraba a principios de los setenta en pleno desarrollo. La declaración de centros de interés en la costa mediterránea alcanza su mayor intensidad entre 1968 y 1969, situándose por tanto las inversiones ejecutadas para su conformación en plena ejecución entonces. Las empresas que arrancaron estos procesos urbanísticos litorales con la financiación blanda que aportaba la declaración de centros de interés nacional se encuentran ahora a nivel general en una segunda fase del proceso de desarrollo urbano de la costa en la que las inversiones vienen respaldadas ya por los beneficios que desde principios de la década vienen aportando los hoteles, la venta de solares, las residencias fijas, el consumo de servicios, etc...

Nos encontramos por tanto a nivel nacional en una situación de grave riesgo financiero debido a los fuertes desequilibrios que plantean las empresas privadas que tienen contraídas deudas de centenares de miles de millones de pesetas. En este contexto macroeconómico, nos iniciamos ante un nuevo panorama donde la inflación sube alcanzando picos del 25%, el paro empieza su largo crecimiento situándose ya en 1977 en 900.000 personas y asistimos a una caída del PIB inversamente proporcional al crecimiento de la deuda tanto pública y privada.

En este campo, las medidas tomadas por el gobierno para contrarrestar la crisis se fundamentan en utilizar una política económica que frene la expansión de la masa monetaria, la fijación de un cambio de la peseta que reduzca la deuda exterior, el incremento de los salarios (contra el paro se introducen una serie de normas para permitir la contratación temporal, sobre todo de jóvenes) y una política presupuestaria de reducción del déficit público.

Esta última estrategia de restricción presupuestaria supone la derogación y un final precipitado de la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional de 1962, con lo que se acaba con toda una política expansiva de colonización urbanística de la costa al amparo del Estado. La caída de ministros impulsores del proceso como Fraga en 1969, y posteriormente del núcleo tecnócrata del *opus dei* que apadrinaba el presidente Carrero Blanco (asesinado en 1973), facilita el desmantelamiento de una política de subvención pública en la costa. Esto supone rápidamente la paralización de proyectos todavía en fase de lanzamiento como El Saler en Valencia o la entrada en grandes dificultades financieras de proyectos ya en fase de pleno desarrollo como La Manga.

*6.1.2 Las incertidumbres financieras de un macroproyecto urbanístico a gran escala. Los riesgos inherentes al proyecto de Bonet.*

Tal y como se ha venido anticipando en los apartados anteriores, la crisis económica que a nivel general sufre todo el país tendrá un efecto devastador en el caso de La Manga. Una manga convertida en un macroproyecto urbano en pleno crecimiento cuyas consecuencias reales como veremos no podrán ser evaluadas hasta muchos años después, cuando los efectos derivados y los daños colaterales de este periodo se manifiesten en toda su magnitud. No cabe duda que, al igual que muchos otros centros turísticos nacidos al calor de la ley de 1962, La Manga sufre de sobremanera la pérdida de financiación del Estado.

Y es que las singulares características y condicionantes del proyecto situado en la restinga de arena murciana, se traducirán en inesperados efectos en el plan inicial de Maestre y Bonet, tanto a nivel estructural, como paisajístico y urbano, o en lo referente al modelo urbanístico y de negocio.

Sin embargo, antes de avanzar sobre la fenomenología de las consecuencias, analicemos previamente los riesgos inherentes de los que el propio proyecto urbanístico inicial de Bonet adolecía. Hay que señalar que el proyecto, brillante técnicamente en lo formal y en el tratamiento urbano del paisaje (lo que sin duda complementaba de manera global el modelo turístico que Maestre quería implantar en el brazo de arena), albergaba ciertas lagunas e indefiniciones en aspectos de planificación y previsión urbanística. Éstas planteaban serias incógnitas en el momento en el que la ejecución del planeamiento de desarrollo se dilatase pudiendo estar por tanto sometido a cambios en la coyuntura legal, económica o técnica.





*Fig 6.3 Situación de La Manga a principios de los 70 en las que se puede apreciar todavía el planteamiento del plan Bonet. Fotos: Archivos personales. .*

El plan declarado como Centro de Interés Turístico Nacional (C.I.T.N.) tanto en 1966 para la zona sur como en 1969 para la zona norte consideraba un volumen y una ocupación total, sobre una superficie teórica a la que se aplicaría la edificabilidad bruta de  $3 \text{ m}^3/\text{m}^2$  en los espacios de alta densidad. De igual manera en los espacios residenciales entre núcleos otorgaba valores tope de alrededor  $0,5 \text{ m}^3/\text{m}^2$  (cercaos al 1,5 en edificabilidad neta sobre parcela) que daban un amplio margen de libertad al proyectista en el planeamiento de desarrollo, pese a que la preordenación que establecía Bonet daba valores tope de alrededor de  $0,15 \text{ m}^3/\text{m}^2$  brutos que acentuaban los esponjamientos urbanos. Esta edificabilidad tan alta no partía de la idea de buscar un aprovechamiento masivo del suelo, sino que intentaba de manera sistemática el acentuar el contrapunto que simbolizaban los alzados de las grandes torres frente a la linealidad que subrayaba la horizontalidad y el carácter longitudinal del territorio.

Este procedimiento, basado en las transferencias de aprovechamiento, que Bonet había aprendido durante sus años de formación en el *atelier* de Le Corbusier durante la ejecución de las propuestas para el plan general de París estaba en la base de la idea del arquitecto de generar un *skyline* de densidades alternadas (fig. 6.3). Además, permitía paisajísticamente al descargar el resto de espacio entre núcleos compuesto por tejido residencial de baja densidad (fundamentalmente viviendas unifamiliares con parcelas mínimas de 600 o 2000  $\text{m}^2$ ), liberar las visuales en el 90% de la longitud del brazo de arena. De esta manera, pese a alcanzarse edificabilidades importantes, se mantenía la filosofía que el promotor Maestre quería darle a La Manga de “un paraíso entre dos mares”.

En la realidad, este desarrollo intersticial con alta ocupación de la parcela edificable pero en una sola planta (densidades inferiores a los  $0,5 \text{ m}^3/\text{m}^2$ ) suponía también en la práctica que el dominio público de la zona marítimo-terrestre (Z.M.T.). Este concepto, cuyas características no estaban legalmente aquilatadas durante la

redacción del plan Bonet, generaba por tanto aprovechamiento privado. La situación se sustentaba jurídicamente en dos justificaciones.

De un lado, la amplia flexibilidad que otorgaba la ley de centros impulsada por el Ministerio de Turismo, que agilizaba estos procesos administrativos al margen de la discutible titularidad de los terrenos de la ribera del mar o las tierras ganadas a éste. De otro, el hecho de que no hubiese hasta la aprobación de la primera ley de costas del 28 de Abril de 1969, una regulación sectorial específica del dominio público marítimo, sus bienes y su aprovechamiento.

No obstante, Bonet preveía como materializar dicho volumen de acuerdo a una serie de criterios de calidad paisajística del conjunto y un modelo de racionalidad poblacional que dejaría prefijado para los planeamientos de desarrollo que se esbozaban en el plan director, marcando con cierto detalle el consumo de recursos exigible por tanto a cada uno de los desarrollos. Hay que señalar que las figuras urbanísticas que se aprobaban declarándose como centros de interés nacional no se apoyaban exactamente en instrumentos de ordenación regulados por la ley del suelo de 1956, y por tanto nunca quedó claro en que medida su desarrollo posterior debía adecuarse a ésta. En este sentido, se puede decir que los planos presentados superaban con mucho las determinaciones y el nivel de compromiso que marcaban los planes generales de la época, no alcanzando sin embargo el nivel de detalle que se plasmaba en el planeamiento de desarrollo con los planes parciales de la ley de 1956 (fig. 6.4).

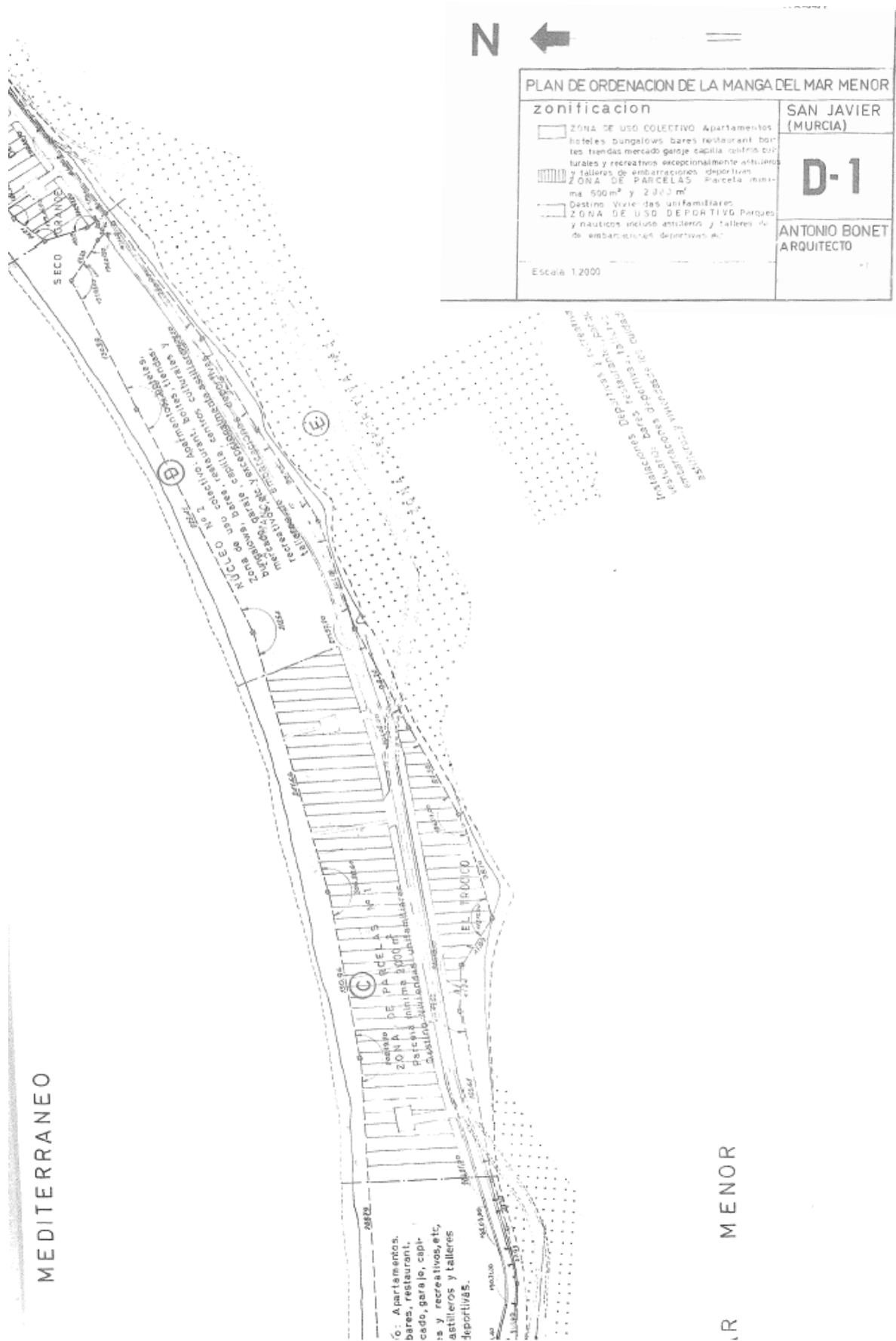


Fig 6.4 a) Detalle de los planos del Plan Bonet. Fotos: Archivo histórico de planeamiento de la Dirección Gral de Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas de la Región de Murcia. .

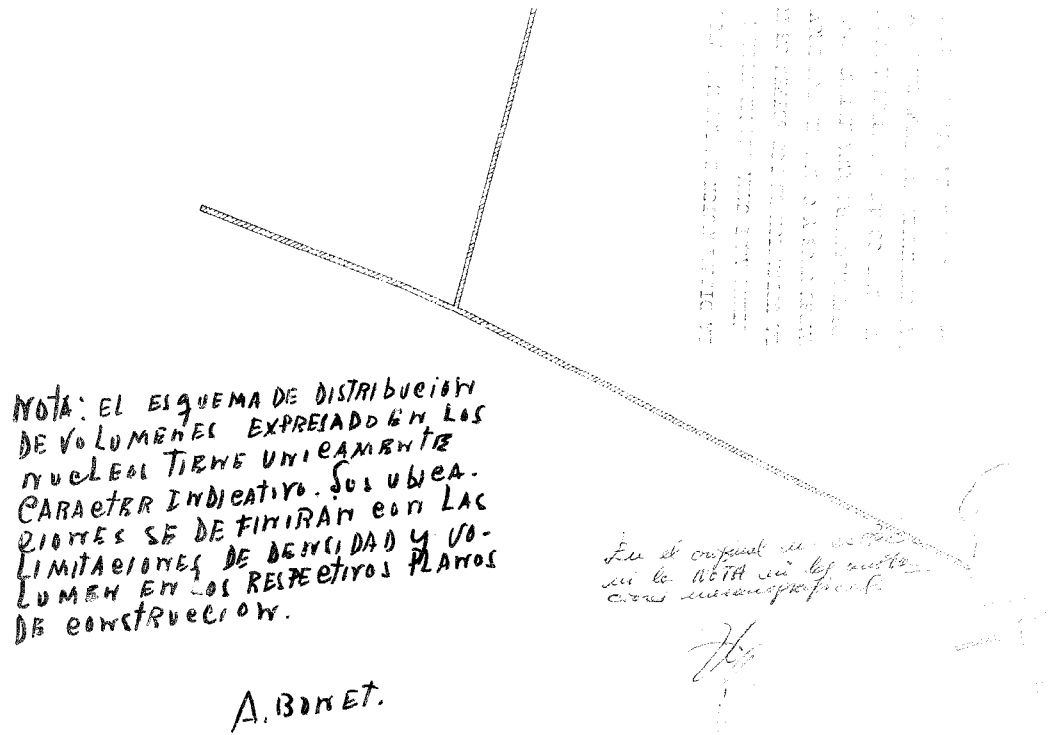


Fig 6.4 b) Consideraciones que adjuntaba Bonet a algunos planos en previsión de un planeamiento de desarrollo coherente con el plan director. Fuente: Archivos históricos de la Conserjería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia.

Asimismo, el ajuste de las circulaciones acordes a las infraestructuras quedaba detallado en los planos según las cuales debía ordenarse cada uno de los polígonos. Esto último nunca se acabaría realizando en muchos casos a partir de los años 70, sino que con el paso de los años y la transferencia de las titularidades de los terrenos se fueron ejecutando los procesos por medio de parcelaciones alegales que por trozos fueron absorbiendo el volumen de la Z.M.T. Este volumen, años después y vía Normas Subsidiarias, se traspasaría directamente a las parcelas edificables en las primeras propuestas del ayuntamiento, permitiendo que se obviase de forma definitiva la previa ordenación que existía antes del proceso de edificación.

Aparte de este error conceptual, la falta de previsión del Plan Bonet y la ausencia de un “plan de contingencia” a futuro para llegado el caso o el día de que el macroproyecto de La Manga ya no estuviese en sus manos y las de Maestre, estuvo también en la base de la importante futura masificación edificatoria y los trasvases incorrectos de volumetrías mediante segregaciones ilegales. En un contexto histórico en el que empezaban a desarrollarse los instrumentos de planeamiento general y municipal, los planes urbanísticos privados constituían como tales una fuente de regulación en tanto en cuanto impulsaban la primeras estrategias y parametrizaciones urbanísticas de planeamiento, en especial en casos tan extensos y singulares como el de La Manga, en donde realmente lo que se estaba trazando era las bases de planeamiento de un territorio supramunicipal a mas de veinte años vista.

La no previsión de una herramienta que regulase de manera taxativa los espacios destinados a dotaciones y el uso del dominio público (para poder crear reservas naturales privadas en favor de los entornos hiperelitistas proyectados) permitió que en la franja exterior unos años después las playas se planteasen como el espacio requerido como zonas verdes. Esta reasignación posterior como sistema general de espacios libres, esta en los orígenes de que a

día de hoy la práctica totalidad de suelo de La Manga esté clasificado como urbano edificable.

De igual manera en la franja interior no habilitó las reservas, tan necesarias como previsibles para el sistema general viario, sentando en cierta medida los cimientos de lo que más tarde, (a causa del espectacular crecimiento del brazo de mar, que provocaría gran parte del estrangulamiento general del eje y sus infraestructura) crearía una fuerte polémica sobre la titularidad de este espacio. El plan, al no incorporar el ensanche de la Gran Vía al sistema general viario (lo que hubiese permitido una rápida cesión y su ampliación al Ayuntamiento), no fue capaz de preveer las necesidades futuras adecuadamente. No se evitaron así entonces las polémicas, que años después, desembocarán en un déficit histórico de infraestructuras, remanente y muy negativo para el modelo turístico.

El plan inicial de Bonet, cuyo desarrollo urbano estaba basado para la zona norte de La Manga en la ejecución de los planes de ordenación de la Hacienda de La Manga de San Javier (Plan Director del año 1962), irá sufriendo múltiples modificaciones a lo largo de los años 70. Algunas de estas estarán tuteladas por el arquitecto catalán, como el del Extremo Norte de la Hacienda de La Manga de San Javier (Plan General y Parcial del año 1968), correspondiente a la urbanización Veneciola (quedando esta por tanto fuera de la declaración de centro turístico y de la financiación que esto conllevaba). Otras como los planes del Puerto de Base o Invernada de Puerto Menor de La Manga de San Javier (Plan General y Parcial del año 1974) y del Puerto Deportivo Tomas Maestre de La Manga de San Javier (Plan Especial y Parcial de Extensión Urbana del año 1976) se realizaran bajo las órdenes del ingeniero de caminos Fernando Erviti Cañedo-Arguelles.

Estos últimos supondrán una modificación sustancial de los planteamientos iniciales de Bonet para la zona norte. Al margen de las islas artificiales del Mar Menor que por diversos motivos ya analizados desaparecen de la configuración del plan, la configuración más

estética que Bonet planteaba para la zona de la encañizada del Estacio, con un pequeño puerto deportivo que albergaba un poblado como asentamiento poblacional permanente se diluye ante los nuevos planteamientos del ingeniero Fernando Erviti.

El plan de un Bonet (que a principios de los 70 se ha desvinculado por completo del proyecto), se basaba en la articulación de un pequeño puerto interior orientado únicamente al mar mediterráneo, pero fuertemente abrigado del oleaje por dos grandes espigones que se adaptan a la orografía siguiendo las trazas naturales del canal que conforma la encañizada del Estacio. El entorno se configuraba únicamente como un espacio urbano, autónomo al igual que los otros núcleos anteriores (pero sin puntuar el alzado con torres). La integración urbana con la topografía llega hasta el punto que la carretera que vertebra la lengua de arena se desvía de su traza natural en ese punto creando un potente variante que recorre a bastante distancia el Mar Menor. De esta manera se generaba una dársena interior para exclusivos atraques de barcos, siguiendo la filosofía de las casas flotantes y los floteles de las islas artificiales.

Este diseño, un tanto idealista y quizás ingenuo, pero si fuertemente arraigado en la coherencia con el plan director y con la necesidad de atenuar impactos visuales y mantener unos criterios básicos de adaptación al entorno y mantenimiento de la calidad paisajística se ve arrasado por los nuevos planteamientos. El puerto, que ya era de por si una de las joyas de la corona en la propuesta de Bonet, se ve magnificado creando un exabrupto urbanístico a nivel del plan global que requiere de unas figuras de planeamiento modificatorias como fueron el Puerto de Base o Invernada de Puerto Menor del año 74 y el Plan Especial y Parcial de Extensión Urbana del año 76. El número de amarres se multiplica, elevándose a más de 2500 y las viviendas asociadas a este nuevo entorno aumentan significativamente, pero no por el fortalecimiento de la idea de un asentamiento poblacional fijo configurado en torno al puerto, sino por la creación bajo el criterio de máximo



**Fig. 6.5 CRONOLOGÍA DE LOS PUERTOS Y LA ZONA DEL ESTACIO**

*23 de Marzo de 1973: El Consejo de Ministros autoriza Puertomenor S.A. de Tomás Maestre, un puerto deportivo con 1.300 puntos de amarre, 1.500 viviendas y el dragado y paso por el canal del Estacio. Las obras se ejecutan con celeridad y el puerto ya esta parcialmente en funcionamiento en 1976.*

*4 julio 1975: El Consejo de Ministros autoriza Puerto Mayor S.A. Se trata de 950 puntos de amarre, 2.000 viviendas, campo de golf y hasta un pequeño aeropuerto. La autorización se otorga por 50 años. Las obras deben comenzar en un año y estar finalizadas en cuatro.*

*15 de febrero 1979: Puerto Mayor S.A. solicita una prórroga de tres años. El Ministerio lo autoriza.*

*15 febrero 1982: Puerto Mayor S.A. pide otra prórroga de tres años. El Ministerio le exige antes que presente el programa de trabajo y las fases pendientes de terminar. Puerto Mayor recurre a la Audiencia Nacional, que no le da la razón. A continuación, acude al Tribunal Supremo.*

*5 julio de 1988: Puerto Mayor desiste del recurso ante el Tribunal Supremo. Solicita, esta vez ante la Comunidad Autónoma (que ya había asumido las competencias) otra prórroga de 60 meses para acabar las obras. Cambia el proyecto y desaparece el aeropuerto.*

*16 diciembre de 1988: La Dirección General de Carreteras y Puertos aprueba la prórroga; y le exige un estudio de impacto ambiental.*

*10 febrero de 1989: La Agencia Regional de Medio Ambiente discrepa y pide que se anule.*





aprovechamiento del suelo de numerosos edificios desarticulados de mediana altura.

En el aspecto formal, resulta bastante interesante el cambio de orientación de la actividad portuaria, que ahora se ve desdoblada en dos puertos que constituyen por su magnitud financiera dos nuevas sociedades empresariales de Maestre (estas ya financiadas de su bolsillo): Puertomenor, con 1300 amarres y 1500 viviendas orientadas al Mar Menor y Puertomayor con 950 amarres de gran calado y 2000 viviendas orientadas al Mediterráneo. El promotor aprovecha también para incluir una atrevida idea que sobrevolaba el proyecto desde los inicios de Bonet como es la inclusión de un pequeño aeropuerto con su pista de aterrizaje (fig. 6.6)

El puerto, convertido ahora en una macroestructura sin ninguna vinculación con el tejido urbano que le precede, se transforma en un hito en el que criterio básico se enfoca al máximo aprovechamiento económico. Las aspiraciones del ingeniero Erviti y el promotor Maestre se verán sin embargo frenadas por la administración, la crisis económica e incluso los tribunales en sucesivas ocasiones, dilatándose hasta el día de hoy su completa ejecución en un atribulado proceso cuyo desarrollo como mínimo se puede catalogar de tormentoso (fig. 6.5 y 6.7)

*22 junio de 1989: El Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma acuerda dar la razón a la Agencia de Medio Ambiente; también declara la caducidad del proyecto por «incumplimiento culposo del plazo de las obras».*

*22 junio de 1996: El TSJ da en parte la razón a Puerto Mayor, que había recurrido el acuerdo del Consejo de Gobierno. El fallo atiende razones formales.*

*24 julio de 1997: Puerto Mayor intenta ejecutar la sentencia del TSJ, aunque debe presentar el estudio de impacto ambiental.*

*9 febrero de 2001: Puerto Mayor presenta su proyecto a la Administración regional, adaptado a la declaración de impacto de 1988.*

*31 de mayo de 2001: La Dirección de Transportes y Puertos contesta que el proyecto no está suficientemente definido para autorizarlo, especialmente el dragado; que deben ser informado el Ministerio, el Ayuntamiento de San Javier y Capitanía Marítima; que el permiso corresponde al Consejo de Gobierno; y que los terrenos ganados al mar deben ser considerados bienes de dominio público terrestre.*

*9 octubre de 2003: El director general de Calidad Ambiental, Antonio Alvarado, acuerda alzar la suspensión que dictó en 1989 la Agencia Regional para el Medio Ambiente. Se basa en que hay una sentencia firme del TSJ y en que se han realizado las evaluaciones de impacto medioambiental.*

*30 abril de 2004: Costas comunica que debe paralizar las obras.*

*13 agosto 2004: La ministra de Medio Ambiente Cristina Narbona solicita al presidente Valcárcel que declare caducada la concesión y paralice las obras. Meses después presenta recurso contencioso administrativo.*

*18 junio 2005: El TSJ decide suspender cautelarmente las obras. La situación provoca una fuerte confrontación política y un contencioso entre litigante, administraciones, TSJ y Tribunal Supremo.*

*Fuente: Diario La Verdad, 09/10/07.*



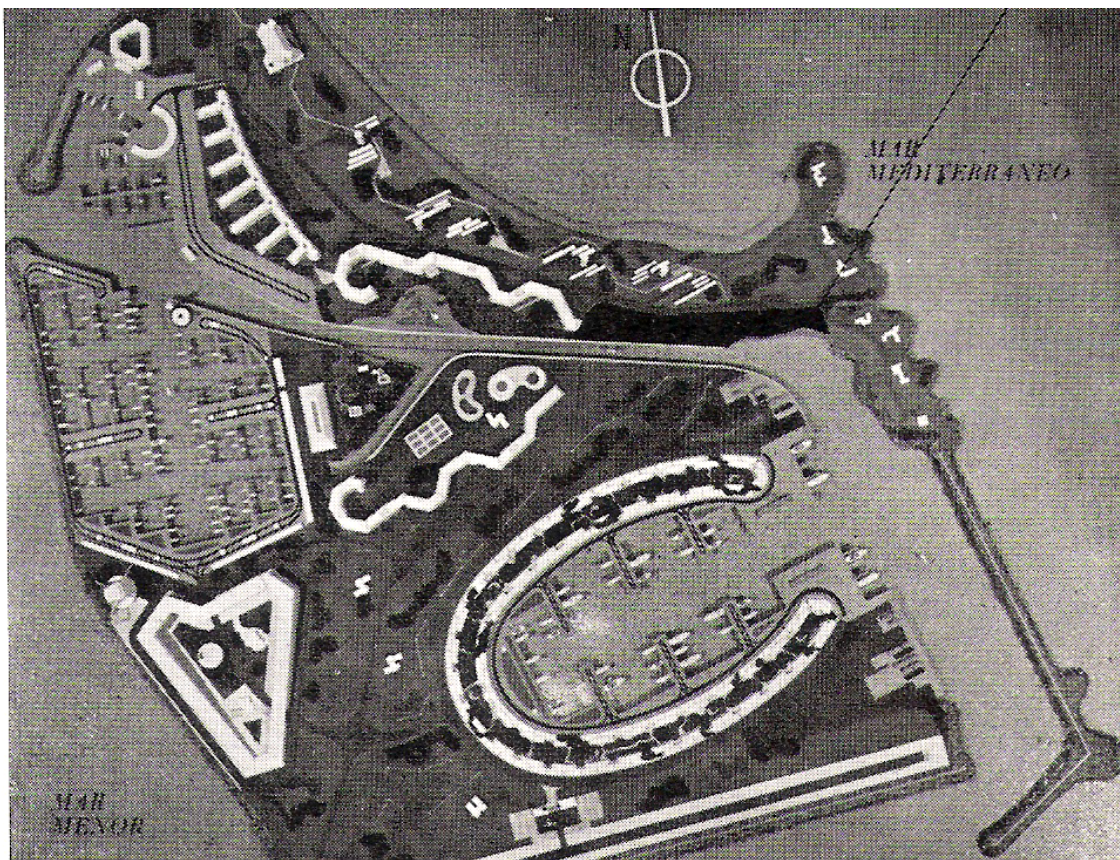
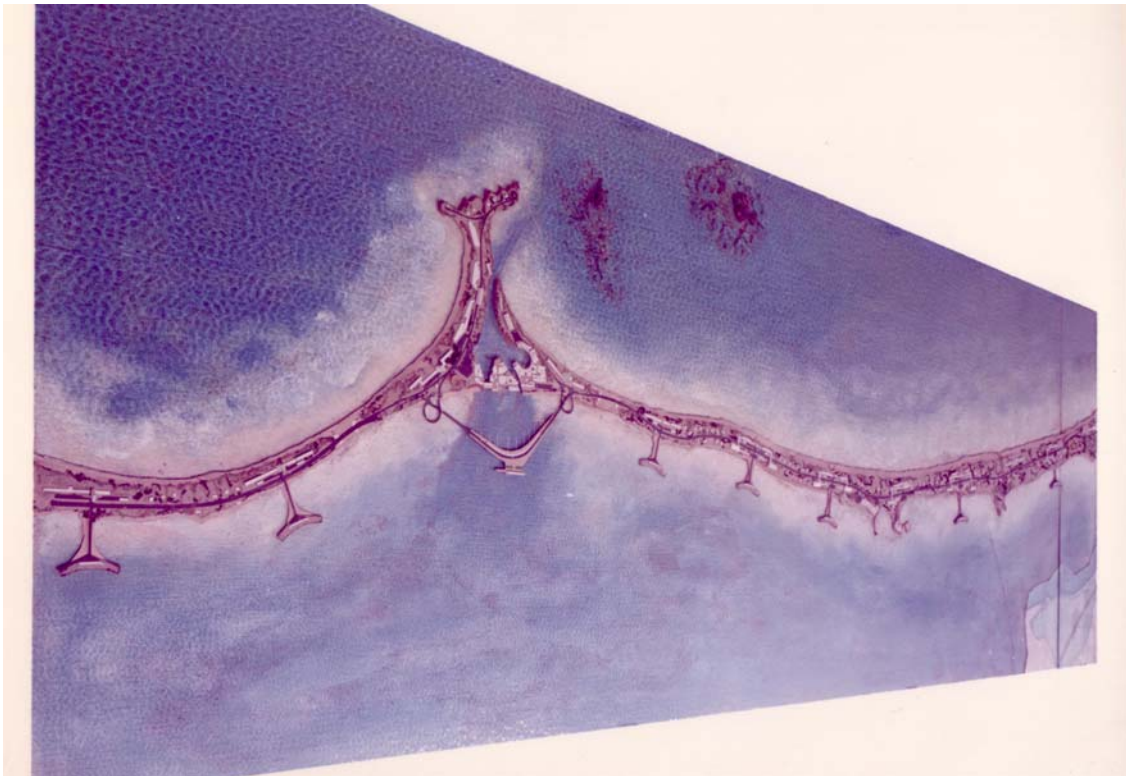


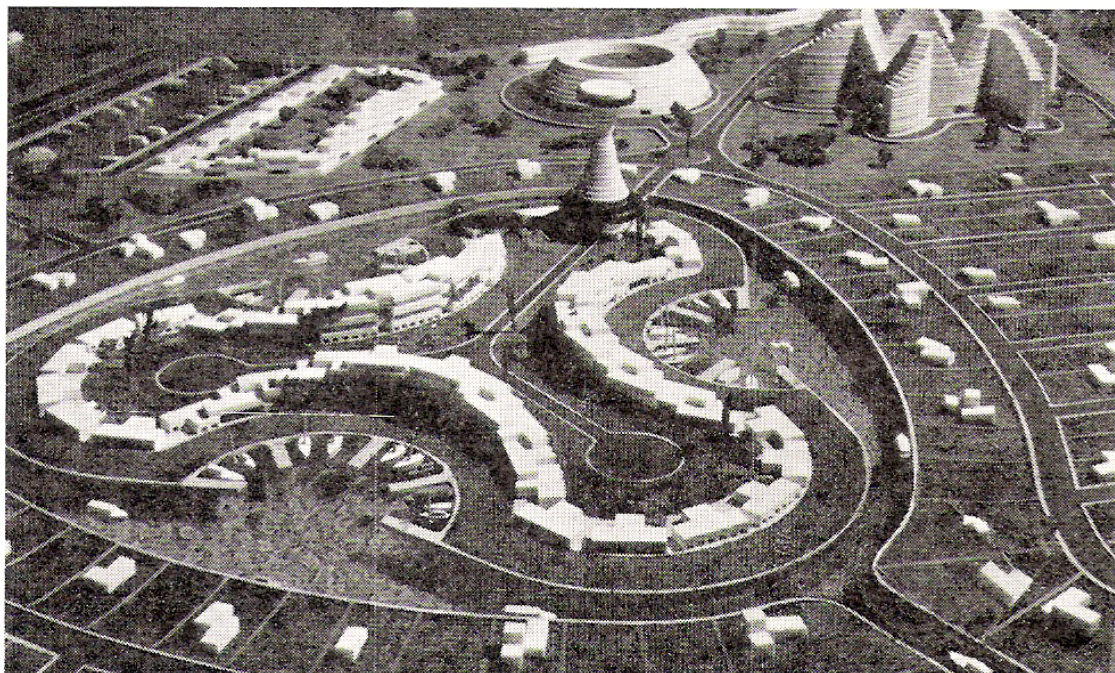
Fig 6.6 Proyecto inicial de Bonet para el Estacio (maqueta, pagina anterior y arriba) y propuesta final de Erviti (plano, abajo). Fuente: maqueta de Puig Torné y Libro de Serafín Castellano El Mar Menor (1976)



*Fig 6.7 Plan inicial del proyecto de Erviti (fuente: publicidad de los años 70) y situación actual (fotos diario La Verdad).*

El caso de la ciudad lacustre de Veneciola será igualmente complicado. Al igual que el caso anterior constituye una de estas imprevisiones del plan de Bonet cuyo tormentoso desarrollo posterior acabará dilatándose hasta nuestros días. Hay que señalar que, al igual que el caso de los puertos del Estacio, el plan que se emplea a posteriori para configurar este espacio final denominado Plan del Extremo Norte de la Hacienda de La Manga de San Javier de 1968 quedaba fuera de la ley de centros. Sin embargo, esto no se debía por tratarse de una modificación del Plan de Bonet, sino a la indefinición que en esa zona éste planteó desde un principio. Ese entorno correspondiente a la encañizada del Charco situada en el último kilómetro de La Manga, no venía incluido en el plan de 1962 y su tramitación posterior como centro de interés nacional llegará durante los últimos coletazos del desarrollismo, no llegando a tiempo de ser incluido por tanto bajo el manto protector de la financiación pública.

El planteamiento de la propuesta recupera el proyecto frustrado de Bonet de la zona del Vivero en el principio de La Manga. Se conforma un núcleo urbano autónomo, en el que unos hitos de cierta altura son recorridos por canales navegables que emulan el entorno urbano de la ciudad italiana de Venecia. Sin embargo, la calidad arquitectónica de esta parte del proyecto posterior a Bonet brilla por su ausencia. Se generan agrupaciones de viviendas poco estructuradas urbanísticamente, cuyo engranaje y morfología (un tanto destartada), denota una bajada de varios peldaños en la calidad paisajística y formal de esta parte final del proyecto (fig. 6.8).



*Fig 6.8 Propuesta de los años setenta para la ciudad lacustre de Veneciola y situación actual de la misma (fuentes: Serafín Castellano,1976 y Google maps).*

Tal y como se estudiará y analizará en los siguientes apartados, el proyecto de Bonet al igual que ocurrirá en otros casos de desarrollos turísticos del litoral en los años 70, sufrirá al margen de otras patologías urbanas un indudable proceso de masificación, que será distintivo de la costa mediterránea tras la finalización de la política turístico-urbanística de la Ley de Centros de Interés Nacional. Sin embargo, es importante, al margen del evidente proceso masificador que constituye los trazos gruesos de la problemática territorial, profundizar en las distintas variables que constituyen la idiosincrasia particular que acontece en cada uno de los lugares del proceso de transformación morfológica de la costa española.

En el caso de La Manga, que por su complejidad y magnitud hacen de este proceso urbanístico un hecho paradigmático, las diferentes incidencias y modificaciones en torno a su estética, funcionalidad, legalidad y calidad paisajística y como producto turístico serán abordadas de manera pormenorizada más adelante, realizando en ocasiones contrastes con otros puntos de la geografía nacional para dimensionar adecuadamente su intensidad.

## **6.2 El cuarteamiento de la propiedad del suelo. Creación de un Reino de Taifas urbanístico y nacimiento de una pequeña burguesía inmobiliaria local**

### *6.2.1 El final de la ley de Centros Turísticos de Interés Nacional*

El final, un tanto precipitado, de La Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional que en 1962 había arrancado un prometedor ministro Manuel Fraga Iribarne vendrá aparejada entre sus causas por diversas motivaciones tanto económicas como políticas. De igual manera en el capítulo de sus consecuencias, sus teóricamente brillantes resultados junto a sus derivaciones, en algunos casos inesperadas, constituyen un heterogéneo conjunto no sencillo de catalogar en un sucinto análisis.

Tras siete años al frente del Ministerio, en octubre de 1969, fue relevado el equipo de Fraga. El nuevo ministro fue Alfredo Sánchez Bella, que se mantuvo en el cargo hasta el mes de junio de 1973, momento en el que sustituido por Fernando Liñán. Pero apenas seis meses después fue nombrado ministro Pío Cabanillas. Su mandato también fue muy corto. Por tanto, el atribulado paso de los sucesivos ministros era ya un indicador del futuro que aguardaba a este ministerio.

El último relevo tuvo lugar en octubre de 1974. El último ministro de Información y Turismo del franquismo fue León Herrera Esteban. La política turística practicada durante el periodo 1962-1975, enmarcada, como es natural, dentro de la denominada planificación indicativa, tuvo como objetivo prioritario conseguir un crecimiento máximo. El país necesitaba divisas, el turismo las podía proporcionar, y se consideró que lo más conveniente era crecer cuanto más mejor, tanto en término de demanda como de oferta. Sin embargo, este objetivo maximizador se vio a partir de 1970 acompañado de una insuficiente asignación de recursos. La participación del Ministerio de Información y Turismo en los presupuestos generales del Estado empezó a ser

entonces muy reducida. También lo fueron las inversiones públicas en turismo previstas y ejecutadas en los tres planes de desarrollo que vieron la luz, así como la política de crédito oficial.

La intervención del Estado se había centrado fundamentalmente sobre la oferta y, de manera muy especial, sobre tres grupos de objetivos: 1) control de precios y calidad de los servicios; 2) fomento de la capacidad de alojamiento; y 3) organización administrativa.

En cuanto al fomento de la capacidad de alojamiento, punto de especial repercusión en proceso urbanístico de la costa, las actuaciones del Estado se centraron en: 1) fomentar el crédito hotelero; 2) préstamos para financiar la construcción y venta de edificaciones para extranjeros en zonas turísticas; 3) inversión en estaciones invernales de montaña; 4) primer Plan de Modernización Hotelera; 5) créditos para la financiación de capital circulante de las empresas turísticas; 6) inversión directa del Estado a través de la red estatal de paradores, que continuó creciendo durante el periodo, y de las empresas públicas ATESA y ENTURSA, creada esta última en el año 1963 con el objetivo de construir y explotar establecimientos hoteleros (Auriol, 2006).

Tras la restauración de la monarquía, la actuación de los poderes públicos españoles en materia turística continuó discurrendo por los cauces tradicionales en cuanto a los objetivos perseguidos, aumentando sin embargo la escasez de medios asignados para conseguirlos por el cambio de coyuntura económica. No obstante, sí hubo cambios significativos por lo que respecta a las competencias turísticas y al grado de intervención estatal. La recuperación de la democracia y, sobre todo, la aprobación de la Constitución de 1978 ejercieron una clara influencia sobre los mismos.

El nuevo modelo de Estado autonómico que configuró la Carta Magna exigió notables cambios institucionales en materia turística. El centralismo uniformador del franquismo dio paso a un proceso descentralizador a favor de las



Comunidades Autónomas. No hay que olvidar que las transferencias de turismo figuran entre las primeras que se iniciaron y, también, culminaron. Estas como veremos más adelante, seguirán en cierta medida un recorrido legal paralelas a las del urbanismo estando en su origen o sus consecuencias en buena parte de los conflictos, polémicas y problemáticas legales que a partir de los años 80 vislumbrará la nueva configuración municipal y autonómica del país.

Por otro lado, otro cambio institucional significativo del periodo fue la adscripción de las competencias turísticas a ministerios con un carácter netamente económico. En el mes de julio de 1977 desapareció el Ministerio de Información y Turismo. Sus dos últimos titulares tras la muerte de Franco habían sido Adolfo Martín Gamero y, desde julio de 1976, Andrés Reguera, y con ambos había trabajado como Subsecretario de Turismo, Ignacio Aguirre. El fin del símbolo de la política turística franquista coincidió con la creación, en el seno del Ministerio de Comercio y Turismo, de la Secretaría de Estado de Turismo.

Se llega por tanto con la democracia no sólo al final de una ley, sino también a toda una cultura de fomento de la actividad turística en la costa mediante la ayuda pública y el impulso estatal. Hay que señalar que no se trata en manera alguna del final del desarrollismo como fenómeno urbanizador de la costa. Sin amargo, si resulta evidente que asistimos a un cambio de formas y procedimientos que afectan de igual manera al fenómeno urbanístico litoral.

La Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional había construido un aparato planificador complejo, situado a medio camino entre la planificación sectorial y la territorial, pero no llegó a configurar un nuevo modelo que hubiese establecido una base sólida de coordinación entre ambas perspectivas. Y aquí está su principal problema y la causa de que haya sido posteriormente objeto de continuas críticas. Frente a la capacidad de los técnicos del Ministerio de Información y Turismo para detectar y dar respuesta a un problema que entonces no era más que incipiente (la necesidad de coordinar

la planificación sectorial y la territorial) se acaba muriendo en la definitiva incapacidad para ofrecer una solución legislativa efectiva.

Sin embargo, el resultado, analizado con detenimiento, no ha dado lugar ni desde el punto de vista cuantitativo ni cualitativo a los tan negativos resultados que habitualmente se le atribuyen.

Efectivamente, los promotores de la Ley de Centros supieron ver como el turismo español, que entraba en una fase de explosivo crecimiento cuyo resultado es el modelo que hoy conocemos, presentaba dos requerimientos principales. Por un lado, una labor de promoción y desarrollo que le permitiese seguir creciendo, lo que conllevaba importantes inversiones en infraestructuras y servicios. Pero junto con las acciones de promoción e inversión, se percibía ya entonces unas necesidades de ordenación y de planificación en el más estricto sentido territorial, apuntándose problemas como la saturación de algunos ámbitos y la necesidad de desarrollar, ordenadamente, otros nuevos. Además, incluía también lo que, salvadas todas las distancias, podríamos calificar de preocupación ambiental y territorial.

La solución de estos problemas debía situarse necesariamente en la combinación de las políticas sectoriales y las territoriales, terreno hacia el cual la Ley de Fraga apuntó con el desarrollo de Planes de Promoción Turística y Planes de Ordenación Urbana, supuestamente coordinados. Sin embargo, esa estrategia de coordinación se limitó a ser estrictamente puntual desde el punto de vista territorial, sin ser capaz de progresar hasta donde hubiese sido necesario por falta de una más elaborada construcción teórica y legislativa (Galiana, 2006).

Por lo que se refiere a los efectos territoriales de la aplicación de esta ley, debe resaltarse el papel pionero que buena parte de los centros aprobados jugaron en el despegue turístico de ciertos tramos litorales (Huelva, Cádiz, Almería, Murcia, sur de Alicante), así como del fomento del turismo de nieve (Pirineos, Sierra

Nevada), de acuerdo a unos claros principios territoriales para el desarrollo del sector. Todo ello antes de la desvirtuación de estos mismos principios con la derivación hacia la promoción de residencias secundarias en ámbitos metropolitanos que caracterizó la aplicación de la ley en los últimos años de su vigencia.

Hay que señalar que la aprobación de estos centros no propició de manera general un proceso descontrolado de recalificación de suelo rústico en ausencia de planeamiento, como también se ha señalado en algunas publicaciones (buena parte de los mismos ya habían realizado este proceso previamente a la declaración como Centros de Interés Turístico Nacional).

Por el contrario, la obligada aplicación de determinados estándares de urbanización y servicios para el acceso a los beneficios fiscales de la ley propició la obtención de niveles de calidad en la urbanización y en el producto inmobiliario final claramente superiores a la media, dando lugar a conjuntos todavía hoy claramente reconocibles en este sentido.

Sin embargo, si que es reseñable el papel que como catalizador de los procesos urbanísticos litorales tuvo sin duda la ley, y el caldo de cultivo (que en muchas ocasiones conjugado con el cambio de coyuntura económica y la aparición de nuevos actores fruto de los cambios políticos que se produciría años después) que generó en la costa española. En este sentido, las deficiencias en su gestión y planificación y las lagunas que la propia ley poseía en sí misma formarán una condición necesaria (que no suficiente) para la generación de los explosivos impactos territoriales que el turismo tendrá en el desarrollo urbanístico del litoral mediterráneo.



*Fig 6.9 Turismo en la costa andaluza a finales de los años 60 (fuente: Consejería de Turismo de la Junta de Andalucía).*

*6.2.2 La necesidad de terminar un proyecto inacabado: La Manga cabalga o revienta. Introducción de parámetros desestabilizadores del modelo urbanizador de Tomás Maestre.*

Tal y como se ha analizado en el capítulo anterior, la Ley de Zonas y Centros Turísticos de Interés Nacional llevaba aparejada la elaboración de un cierto preproceso de ordenación territorial que permitiese la aprobación tanto de las susodichas zonas como de los centros.

La favorable coyuntura que había acompañado al proyecto manguero comienza a desmoronarse a mediados de los 70. El proyecto de Maestre se había beneficiado no sólo de los créditos blandos (de casi al 0% de interés) que habilidosamente había conseguido del régimen (que se especulaba que fueron concedidos a fondo perdido). Sino también de un contexto económico nacional de crecimiento que asociado a los bajos tipos de interés y a la cultura del desarrollismo yeyé que embriagaba a la sociedad, había permitido la entrada de numerosos inversores y compradores especulativos.

Sin embargo, la crisis del petróleo de 1973 vino (aunque con un cierto retraso) a resquebrajar por completo los planes de Maestre cuando éste se encontraba en plena fase de expansión. La economía española, que venía alcanzando crecimientos del PIB de más del 10% desde la instauración de los Planes de Estabilización de los apodados tecnócratas de 1959, vio frenado el desaforado crecimiento nacional de la década de los 60 y esto tuvo efectos en todos los ámbitos del tejido productivo español .

Las sociedades de Maestre, la mayoría fuertemente apalancadas ante los bancos, en especial las creadas para las infraestructuras de la segunda fase del proyecto la zona norte, (las primera fase se realizó casi por completo con financiación pública) como el Casino, el puerto deportivo Puertomenor o la ciudad lacustre de Veneciola sufrieron fuertes tensiones financieras que comprometían seriamente la continuidad del proyecto. Hay que señalar que las dos mayores infraestructuras a las que se enfrentaba el

proyecto de Maestre en esta segunda fase, como eran Veneciola y Puertomenor, y que constituían inversiones millonarias, no contaban debido a su introducción posterior y a la precipitada finalización de la Ley de Centros Turísticos de 1962 con la abultada financiación pública y el respaldo administrativo que habían disfrutado los proyectos anteriores. Las sociedades de Maestre debieron de recurrir por tanto a la financiación privada de bancos e inversores entre los socios constructores que habían venido acompañando a con el único respaldo de los ingresos por las ventas y la explotación de los elementos ya construidos y el propio (e importante) patrimonio que Maestre se había consolidado en La Manga.

La crisis del petróleo puso sin embargo fin a la tendencia alcista de la actividad turística, afectando fuertemente al turismo extranjero y al modelo hotelero de clase alta, que empezaba a ceder terreno frente al turismo local y de segunda residencia. Esto golpeó a su vez fuertemente también a las sociedades inmobiliarias de Tomás Maestre, encargadas de sufragar los enormes costes de las sociedades anteriores destinadas a “civilizar”, mediante infraestructuras y equipamientos, el indomable paraje virgen de la lengua de arena.

Los espectaculares flujos de caja de los años anteriores se vieron fuertemente reducidos debido a la caída de las ventas, hasta el punto de que algunas sociedades, como La Manga Club de Golf S.A., acuciadas por la falta de crédito de la empresa con los bancos, iniciaron un expediente de regulación de empleo que tuvo el campo de golf sin riego durante varios meses.

Desde un punto de vista urbanístico La Manga se encuentra en aquellos momentos en mitad de su proceso de desarrollo urbano. Consolidado ya el Plan Bonet casi por completo en el primer tercio del brazo de arena, las distintas sociedades se encuentran acometiendo los edificios y hoteles de los núcleos 4 a 9 (fig. 6.10), en el momento en el que se empieza a detectar una cierta caída de los recursos financieros destinados para acometer las obras.

El entramado de Maestre, continuaba centrándose en urbanizar la zona correspondiente al segundo tercio de La Manga de cara a vender las parcelas a edificar según el plan de Bonet. Hay que señalar que por aquel entonces ya es evidente que las colosales dimensiones del proyecto ya han sobrepasado la capacidad de gestión de sus creadores.

La política empresarial de urbanizar, construir los hoteles y los edificios más significativos de viviendas de los primeros años se ha ido ya entonces matizando. Las sociedades inmobiliarias de Maestre van dejando a partir del segundo kilómetro de construir las grandes torres y se centran únicamente en los principales equipamientos como el puerto deportivo Dos Mares o el Hotel Galúa, procediendo sólo ejecutar el solar urbanizable que venden a promotoras o constructoras.

La construcción de los hoteles es uno de los primeros síntomas de agotamiento de la estructura creada por Maestre. En los hoteles, la explotación era vendida desde un principio a cadenas especializadas o a jóvenes empresarios deseosos del entrar en el sector (es en esta época del desarrollismo que habían emergido de la nada al calor del *boom* turístico fortunas de la noche a la mañana como Gabriel Escarrer en Baleares o la familia Barceló en Benidorm). De esta manera se habían construido en La Manga en pocos años el Entremares, Cavanna, Las Gaviotas, el Galúa y una larga lista de más de una veintena de hoteles en poco más de 6 kilómetros.



*Fig 6.10 Obras de ejecución y urbanización del segundo tercio de La Manga a mediados de la década de los 70. Fuente: Archivo Histórico de Cartagena.*



Sin embargo, a partir de mediados de los 70 los síntomas de asfixia económica del proceso se hacen más que evidentes: los hoteles empiezan a postergar su ejecución centrándose las urbanizadoras en acondicionar los terrenos necesarios para ir acometiendo las urbanizaciones residenciales, cuyas parcelas se ejecutan para ser vendidas a otros socios del proyecto. Estos hoteles, cuyos terrenos recogidos en el plan Bonet van quedando postergados en su ejecución para más adelante cuando las sociedades inmobiliarias recuperen el pulso de los ingresos, no se llegarán a ejecutar finalmente en muchas ocasiones.

Con tipos de interés situados ya en el umbral del 20%, la continuidad del proyecto se encontraba seriamente comprometida a finales de los setenta. Tomás Maestre, cuyas empresas desde mediados de los 70 ya venían sufriendo severos problemas de tesorería debido a la caída de las ventas, empezó a carecer de liquidez suficiente para continuar con las obras del resto del macroproyecto pese a haber incluso comprometido su patrimonio. Éstas, se encontraban en plena vorágine de la ejecución de la extensa segunda fase, que iba desde la encañizada de Marchamalo hasta la ciudad lacustre de Veneciola. Costosísimas actuaciones como la enorme desecación del Vivero situada en el acceso sur, habían drenado la mayor parte de los recursos que el potente conglomerado de empresas poseía, lo que obligó al padre y creador de La Manga a poner en el mercado sus activos de mayor valor: los terrenos de aquellas zonas pendientes de urbanizar.

Y no sólo sería así, sino que según se comenta *sotto voce*<sup>1</sup>, Maestre recurrirá a pagar directamente con terrenos y parcelas los trabajos de las constructoras, y hasta de los propios trabajadores y subcontratistas, plantando así de manera inexorable la semilla de lo que sería el desmembramiento del proyecto que años atrás trazó junto a Bonet.

Ya durante la primera fase del proceso urbanístico, algunos constructores locales y nacionales habían poseído cierta participación en

1. Información contrastada en las distintas entrevistas realizadas (ver bibliografía) a actores, afectados y analistas del fenómeno de La Manga. Dicha consideración fue corroborada en distintos testimonios por fuentes distintas sin relación entre ellos ni intereses comunes. Debido a la controversia que puedan producir afirmaciones como esta, se ha preservado la confidencialidad de los autores de los testimonios, referenciándolos únicamente en la relación de entrevistas realizadas en el apartado de bibliografía.

las sociedades, como José Pita Sobrín, o la Urbanizadora Hispano-Belga (filial del grupo Huarte) que por ejemplo desarrolló el proyecto de la Hacienda Dos Mares con un pago de 90 millones de pesetas. Aún así, la tutela global de todo el proceso permanecía siempre en manos de las empresas de Maestre y sus socios, siendo entonces el plan de Bonet la guía rectora de los procesos.

Sin embargo, este cuarteamiento de la titularidad de muchos terrenos como pago a contratistas mediante parcelas, convirtió a la enfervorecida lengua de arena en un reino de taifas societario con intereses muy diversos. En este caldo de cultivo, donde un pequeño fontanero o albañil que trabajase en La Manga pudiese convertirse en un potencial promotor de terrenos de playa, pronto empezaron a aparecer (a finales de los 70) pequeñas sociedades promotoras y constructoras que no tardaron en repartirse los pedazos del jugoso botín que ofrecía Tomás Maestre.

Estos grupos, tanto los creados de manera específica para la ocasión (como Pedruman de Ángel Martínez Vara o Grimanga de Domingo Navarro) como los ya iniciados en el negocio inmobiliario cartagenero (como el grupo de los constructores/promotores Alfonso García y Mariano Roca), si por algo destacaron generalmente fue por su voracidad edificadora y por la búsqueda de réditos económicos a corto plazo. En palabras de Javier Gea<sup>2</sup>, jefe de muchas de las obras que se llevarían a cabo, y posteriormente Director del Club Costa Cálida; *“este reparto apresurado de tierras provocó un desenfoque de la idea de Maestre, porque estas empresas lo que querían directamente era hacer dinero rápido, [...] todo motivado por esa especie de suspensión de pagos de Tomás”*.

Esta nueva coyuntura patrimonial de transferencia de activos urbanísticos, conjugada con la complicidad de las autoridades locales de la época, tanto de Cartagena como de San Javier, sirvieron para invertir, como analizaremos más adelante, el modelo turístico que se había venido creando durante los últimos veinte años. Se

2. Extracto de la entrevista realizada por Miguel Ángel López-Morell en Diciembre de 2004. Citada en la Comunicación: “Génesis y trayectorias del desarrollo turístico del entorno del Mar Menor” de la Sesión B- 15 “Historia económica del turismo” en el VIII Congreso de la AEHE (2006).

“democratizó” en cierta medida el acceso del gran público a la restinga mangleña, resultando a la sazón la base de lo que hoy en día es La Manga, con todas sus taras. Maestre por tanto se encuentra en la peor coyuntura posible en el momento de afrontar el último tercio de La Manga donde se encuentra la zona norte que requiere de inversiones millonarias con sus macropuertos, el poblado del Estacio y la ciudad lacustre de Veneciola.







*Fig 6.11 Situación e inicio de las obras en la zona norte (arriba, pagina anterior), Puertomenor (abajo, pagina anterior), canal del Estacio y casa de Tomás Mestre (arriba) y Tramo final de La Manga en Veneciola (abajo). Fuente: Archivo promotora VECOS.*

Un caso sin duda ilustrativo del desmoronamiento que sufre el Proyecto de Tomás Maestre fue sin duda el Casino y Hotel Doblemar. Esta edificación conformaba una de las torres del núcleo nº 7 de los 13 núcleos urbanos de alta densidad de La Manga de Bonet. El resto de la actuación del núcleo se configuraba con equipamientos como el Tiro Pichón, unas galerías comerciales y tres urbanizaciones edificadas según criterios de alta densidad con torres de 20 alturas. El núcleo situado entre los kilómetros 7 y 8 donde sólo se habían avanzado desde finales de los 60 las galerías comerciales y el Tiro Pichón empieza a construirse a principios de 1970 empezando por el hotel casino Doblemar. Sin embargo ya empieza a apreciarse aquí los primeros síntomas que denotan un cierto alejamiento de las directrices urbanísticas marcadas por el Plan del arquitecto catalán.

La esbelta torre de 20 plantas que planteaba el plan inicial se desconfigura convirtiéndose en dos torres simétricas de PB+10 y una planta mucho más extensa en trébol que arranca una considerable edificabilidad extra al proyecto. Las dos torres además no se inician simultáneamente, sino que para absorber de manera más pausada la inversión se ejecutan de manera sucesiva de cara a poder sufragar los costes de la segunda con los beneficios que genere la primera.

De igual manera, las edificaciones residenciales en altura que se suponía iban a acompañar a aquellas torres también empiezan a ejecutarse a principios de los setenta (fig. 6.12), pero con formulaciones alternativas que empiezan separarse en parte de la línea morfológica que marcaba Bonet. Éstas, a diferencia del anterior, no son ejecutadas por Maestre y sus sociedades, sino que las parcelas se van vendiendo a promotores para que las ejecuten, en teoría, bajo los parámetros del Plan Director. Sin embargo, estas directrices no se cumplen y las esbeltas figuras de las torres de viviendas que liberaban las visuales desde la carretera se deforman dando paso a construcciones más escalonadas que avanzan hacia la playa, dentro de la estética

arquitectónica de sol y playa que empieza a imperar desde mediados de los 70.

Hay que señalar que todavía se mantienen algunas de las premisas ordenadoras del plan de Bonet, manteniendo la necesidad de añadir un cierto valor paisajístico al entorno sobre la base de cuidar los espacios de descompresión espacial entre edificios. La nueva ordenación mantiene en cierta medida la estructura de visuales inicial (pese a la evidente intención económica de modificar su morfología para hacerla más rentable constructivamente).

Maestre crearía en 1973 Azarmenor S.A., una sociedad con un capital de 326 millones de pesetas y la exclusiva finalidad de explotar el casino para impulsar así la promoción turística de calidad. Al igual que en otros puntos de La Manga a este proceso pronto se van incorporando nuevos actores y socios, como Stanley Ho, un multimillonario chino con pasaporte británico y residencia en Macao, que había venido efectuando en todo el mundo considerables inversiones en empresas del juego. Éste empezó con un 25% de acciones del casino, pasando pronto (mediante una ampliación) el capital social a 1500 millones de pesetas. Esto hizo del Casino Dos Mares uno de los más ricos de España, donde sólo la participación de Maestre o Ho era mayor que el capital de muchos casinos españoles. Cuentan sus trabajadores que de Filipinas vinieron 27 crupieres para hacerse cargo de los naipes: *“Venían a jugar todas las figuras. Los crupieres íbamos vestidos de Missisipi: nos hacía la ropa Cornejo, la sastrería madrileña del mundo del espectáculo”, comentaban orgullosos. “¿Qué quiere decir ir vestido de Missisipi?” “Ir como los jugadores de los barcos del Missisipi, con camisas de volantes blanca, chaleco rojo y pantalón negro. Sin bolsillos, claro”*<sup>3</sup>

Y el hotel, incluido en la sociedad Hotelmenor S.A. con un kuwaití, no le iba a la zaga. *“El hotel era deslumbrante. La cubertería era de plata. Los camareros no daban abasto a servir langostas. La gente se colaba en la piscina a ver a las primeras suecas en bikini. Las españolas aún no se habían desmelenado. El mito de las suecas es cierto.*

3. Entrevista realizada con trabajadores y actores del proceso de implantación del hotel y el casino Dobleamar. (Julio, 2009)

*Había mujeres nórdicas que venían en busca de sexo. Podías ver al Cordobés, a Amancio, a Gento, a Rocío Jurado, a Raphael, a Julio Iglesias... la repanocha, vaya*<sup>4</sup>.

4. Idem.

Se construyó incluso un túnel que llevaba a los huéspedes por debajo de la carretera del Mar Menor a las famosas Galerías Comerciales en el Mediterráneo. En 1972 se empezó a construir el otro hotel gemelo en el cual se esperaba incluir la ampliación del nuevo casino. Sin embargo, ésta nunca llegó a finalizar. El nuevo edificio se quedó en la estructura. Maestre denunció vicios ocultos de ejecución en la estructura dejando sin pagar la obra a la constructora Dragados. La relación con Stanley-Ho no tardó mucho tiempo en complicarse, acabando en un mutuo cruce de acusaciones.<sup>5</sup> A los pocos años, con poco más de una década de vida, la comisión nacional del juego denegó la renovación de la licencia a Azarmenor SA por una deuda fiscal de más de 250 millones de pesetas y una confusa trama de propietarios en la que tras la posterior investigación aparecieron como accionistas personajes tan variopintos como un magistrado excedente, un sacerdote de Cuenca, un interventor del Estado e incluso una empleada de hogar de 66 años, que resultó que trabajaba para el propio Tomás Maestre, como este reconoció: *"Ha servido toda su vida en nuestra casa"*<sup>6</sup>.

5. Información contrastada en las distintas entrevistas realizadas a actores, afectados y analistas del fenómeno de La Manga. Dicha consideración fue corroborada en distintos testimonios por fuentes distintas sin relación entre ellos ni intereses comunes.

Debido a la controversia que puedan producir afirmaciones como esta, se ha preservado la confidencialidad de los autores de los testimonios, referenciándolos únicamente en la relación de entrevistas realizadas en el apartado de bibliografía.

6. Diario El País - 29/03/1989

El final de este proyecto se remonta hasta nuestros días. El segundo edificio no llegaría nunca a terminarse convirtiéndose en una estructura fantasmagórica que adorna desde hace 30 años el paisaje de La Manga (fig. 6.13). Las galerías comerciales fueron progresivamente perdiendo su atractivo y el túnel que las comunicaba, al igual que ocurrió con el casino, fue finalmente cerrado. De la misma manera, desapareció el Tiro Pichón, cuyos terrenos fueron edificados con bloques de mediana altura. Este fenómeno, expresado aquí de manera local, será abordado con un diagnóstico urbanístico y territorial a nivel general, de cara a analizar las causas y consecuencias de la actual situación de La Manga, tanto como producto turístico, como elemento urbano.





*Fig 6.12 Propuesta en maqueta del hotel con casino Doblemar y construcción del mismo durante la época de finales de los 60 y principios de los 70. Fuente: Archivo promotora VECOS.*



*Fig 6.13 Situación actual del hotel Doblemar y su edificio simétrico. Fuente: Elaboración propia*

### **6.3 Primeras variantes políticas: el papel de la administración en la política urbanística de La Manga**

*6.3.1 De la dictadura a la transición, de la transición a la democracia. Implicaciones urbanísticas y nuevas regulaciones de la Ley del Suelo de 1975.*

Una de las primeras variantes que van a empezar a diferenciar La Manga del franquismo desarrollista de los 60 de La Manga de la España en plena transición de los 70 es la fuerte variación del marco normativo al que se someterá al urbanismo. La flexibilidad normativa había sido una de las principales características que había acompañado al fuerte desarrollo iniciado en los núcleos costeros adheridos a la ley de Centros de 1962. Sin embargo, la aparición de nuevas normas reguladoras y el cambio de la coyuntura existente (la caída de los tecnócratas se va produciendo progresivamente con la muerte de Carrero Blanco), plantea un nuevo escenario en materia urbanística que afecta a toda la costa española y por supuesto a La Manga.

A nivel local, hay que señalar que la implantación de La Manga había disfrutado de un vacío legal previo que posibilitó cierta libertad en su planificación y ordenación. En materia urbanística, la única figura preexistente era el recién aprobado plan general de Cartagena de 1961, primer plan general que conocía la ciudad, pero cuyo planteamiento se limitaba a una cierta ordenación del suelo urbano y urbanizable más próximo al casco urbano. Se dejaban pues las zonas más periféricas como La Manga al albur de las llamadas ordenanzas de la huerta del campo de Cartagena, que se limitaban meramente a enunciar de manera básica la existencia de la restinga de arena. En el lado de San Javier, la indefinición era completa, no existía figura urbanística alguna, hasta la aparición de los primeros instrumentos de planeamiento en la década de los 70, cuyo atribulado proceso se analizará más tarde.

A la ya mencionada aparición de la primera verdadera ley de costas del 26 de abril de 1969 (que va a venir a regular algunos de los excesos acometidos especialmente en materia de titularización privada de la propiedad de la zona de dominio público marítimo terrestre) se van a unir progresivas modificaciones en el marco específicamente urbanístico. La Manga había disfrutado hasta el momento de una cierta exención reguladora, en gran medida debido a la declaración de la ley de centros de interés turístico nacional y las importantes indefiniciones que ahora se analizarán de la ley de 1956. Ésta, la primera ley reguladora en materia urbanística, cuyos vacíos, indeterminaciones y errores fueron aprovechados en muchos casos para aplicar políticas urbanas y territoriales abusivas en materia de consumo, clasificación y expropiación de suelo.

Ley de 1956 fue objeto de una primera reforma por ley 19/1975 que dio lugar al Texto Refundido de ambas leyes (RD 1346/1976). Dicha norma fue objeto de desarrollo por el Reglamento de Planeamiento (RD 2159/1978), el Reglamento de Gestión Urbanística (RD 3288/1978) y el Reglamento de disciplina urbanística (RD 2187/1978). Siguió vigente el Reglamento de Edificación Forzosa y Registro Municipal de Solares (D 635/1964).

La reforma afectó al régimen del suelo haciéndose más precisa la diferencia entre clasificación y calificación del suelo. La clasificación hace entonces referencia a las nuevas clases de suelo que parcialmente se corresponden con las anteriores. Sigue siendo el mismo concepto de suelo urbano, pero el anterior suelo de reserva urbana se desdobra en suelo urbanizable programado (aquel que ha de ser urbanizado inmediatamente) y suelo urbanizable no programado (que se reserva para su desarrollo futuro mediante Programas de Actuación Urbanística).

La modificación más sustancial residía en el régimen del suelo no urbanizable, en que se elimina el derecho al aprovechamiento mínimo que la anterior ley reconocía. Dentro de las

categorías de suelo urbano y urbanizable, aumentaron los deberes de los propietarios de urbanizar y edificar y amplió las cesiones de suelo para fines públicos. En suelo urbanizable, impuso la cesión del 10% del aprovechamiento medio. Se puede decir por ello que se incrementó la participación de la comunidad en las plusvalías urbanas y se intensificó la aplicación del principio de reparto de beneficios y cargas más allá de las operaciones de reparcelación (Larrodera, 1981).

El aprovechamiento medio era un valor abstracto expresivo del valor medio del aprovechamiento lucrativo correspondiente a todo el sector en que se sitúa la parcela. Se determinaba en el Plan General sólo para el suelo urbanizable programado, con lo que el suelo urbano quedaba fuera de la distribución de cargas y beneficios. No obstante, el artículo 78.3 del Reglamento de Gestión habilitaba la reparcelación voluntaria en unidades especialmente discontinuas en el suelo urbano, permitiendo así utilizar para equipamientos terrenos liberados de su aprovechamiento lucrativo por transferencia a otras parcelas en las que el Plan permitía la acumulación.

La Reforma de 1975 supuso también una mayor nivelación en la valoración de unos y otros suelos que, a partir de entonces, con la desaparición del valor comercial y del expectante, se reducen a dos: el valor urbanístico y el valor inicial. La nueva ley se desarrolla a través de tres nuevos reglamentos que introducen importantes estándares urbanísticos. Se reguló la nueva figura de los Planes Directores Territoriales de Coordinación, para coordinar el planeamiento físico con el socioeconómico. En cuanto a los Planes Generales de Ordenación Municipal se reduce la discrecionalidad planificadora. Se regulan también por fin los sistemas de gestión del suelo: la expropiación, la cooperación y la compensación, destacando también la regulación de la disciplina urbanística (de Terán, 1978).

Estas modificaciones van a suponer en muchos casos un fuerte endurecimiento de las condiciones de desarrollo de La Manga, que en gran medida podrían haber sido un instrumento

para su salvación de ser devorada por la vorágine inmobiliaria que se le avecinaba. Como se ha comentado en el apartado anterior, el apresurado cuarteamiento de la titularidad del suelo que pasa de las manos de Maestre a pequeños socios o trabajadores como albañiles, fontaneros, etc. Convertidos de la noche a la mañana en pequeños promotores, esto supone un peligroso caldo de cultivo que podía haber sido paliado mediante un marco regulatorio más claro y exigente, que viniese a corregir las anteriormente analizadas indefiniciones que venían heredadas de las muchas imprevisiones del Plan Bonet.

Desgraciadamente, como se verá en adelante, una de las variables que este escenario no contemplaba es el cambio que también se está produciendo en marco político, en plena convulsa transición. De esta situación de llegada a la España constitucional, emergerán de manera importante unas nuevas figuras, cuyo protagonismo había sido hasta ahora limitado, los alcaldes y ayuntamientos, pero cuyo traspaso de competencias políticas en materia de urbanismo será decisivo en el futuro desarrollo de enclaves como La Manga.

### 6.3.2 *El traspaso constitucional de competencias en materia de urbanismo. Influencia de los nuevos actores intervinientes en el proceso urbanístico de La Manga.*

Tal y como se ha avanzado, el cambio en el marco político que supondrá la Constitución de 1978 va a dar nacimiento a nuevos actores que van a ser en adelante los principales protagonistas del devenir urbanístico de La Manga y en gran medida de buena parte de la costa española, por no decir de todo su conjunto. El traspaso constitucional de competencias estableciendo la disciplina urbanística como una materia asumible en exclusiva por parte de las Comunidades Autónomas va a suponer un importante cambio en las reglas del juego.

El antiguo papel protagonista que jugaban los ministerios va a empezar a desdibujarse dejando heredado una serie de tramitaciones, compromisos, aprobaciones, etc. que van a tener que ser asumidas (o no) por organismos más locales. En este sentido el principal regulador hasta el momento, el Ministerio de Vivienda (a través de su Dirección General de Urbanismo), ve muy menguada su función, que pasa a ser competencia de ayuntamientos y Comunidades Autónomas. Más aún si nos referimos al caso del Ministerio de Turismo, antaño principal impulsor de las iniciativas, que no sólo deja de estar en escena fruto de las transferencias constitucionales ya mencionadas que rápidamente se producen en materia de urbanismo, y que suponen su rápida desaparición de los organigramas ministeriales pasando a ser simplemente una Dirección General o una Secretaría de Estado del Ministerio de Economía o Comercio a partir de 1976.

Por el contrario, el papel y la autonomía de las entidades locales, hasta ahora sometidas a la férrea disciplina del estado es creciente<sup>7</sup>, siendo éste decisivo a la hora de analizar el comportamiento del proceso urbanizador del litoral mediterráneo. En el caso de La Manga, el problema de gestión se agudiza en tanto en cuanto el territorio abarca dos municipios distintos y la Comunidad Autónoma será una de las últimas en alcanzar el estatuto de autonomía. Además, la

7. Hay que subrayar que esta apreciación no presupone ninguna consideración en lo que sobre las bondades o defectos del marco político español, que queda fuera del ámbito de esta tesis. En este sentido señalar que la tan manida problemática de la corrupción urbanística no fue excesivamente menor durante el régimen franquista con respecto a la democracia autonómica, sino que su repercusión era evidentemente mucho más silenciada debido al férreo control que se ejercía sobre los medios de comunicación. En sentido, como se comprobará un factor que si es determinante a la hora de apreciar la intensidad del fenómeno de la corrupción es la coyuntura existente derivada del marco regulatoria, el ciclo económico o la situación política o administrativa del entorno que se estudie.

gestión de lo ya urbanizado resulta compleja pues nos encontramos ante un territorio fuertemente polarizado. De una lado, el tramo sur correspondiente a la zona de Cartagena, parcialmente consolidado por la edificación, y donde el Plan General de 1961 remitía directamente el planeamiento a la declaración de centro de interés turístico nacional. De otro lado, la zona norte, completamente virgen, correspondiente al municipio de San Javier donde el planeamiento se encuentra en fase de creación y los intereses desde distintos ámbitos empiezan a cernirse siendo foco de presión sobre una administración local joven y poco asentada<sup>8</sup>.

En este contexto, la coyuntura política y legislativa acompañará fuertemente el fenómeno de desmembración del Plan Bonet y la hipertrofización y generación de numerosos excesos en muchos de los antiguos centros turísticos de la ley de 1962. De un lado, las competencias urbanísticas (recién establecidas por la Constitución de 1978 en sus artículos 148 y 149), estaban siendo transferidas de manera implícita por el Estado (en clara dejación de funciones) a las Autonomías (posteriormente cuando el Estado intentó recuperarlas en parte a través del texto refundido de la ley del suelo de 1992, éste fue seriamente desautorizado por el Tribunal Constitucional que anuló 2/3 de su articulado y declaró competencias urbanísticas básicas y supletorias en la sentencia 61/97).

Esta coyuntura favoreció sin duda que, en regiones con escasa tradición autonómica como la murciana, la responsabilidad en lo relativo a la vigilancia y el control urbanístico se delegase en la práctica fundamentalmente en los ayuntamientos. Todo esto pese a que esa autoridad no adquiriese realmente carta de naturaleza jurídica hasta el fallo del tribunal constitucional instando al legislador a clarificar en cada autonomía la asunción de responsabilidades (en el caso de la Región de Murcia con la aprobación de la Ley del Suelo de 2001). Los ayuntamientos, provistos de las tradicionales Normas Subsidiarias (figuras de planeamiento antecesoras de los planes generales actuales), tuvieron por tanto durante los años de transición

8. El municipio de San Javier sufre distintas modificaciones desde su creación en 1836, siendo la última la segregación de la parte correspondiente a Los Alcázares que constituye al municipio como dos mitades semejantes: La Manga y la parte continental de San Javier, hoy por hoy incomunicadas.



del régimen urbanístico estatista al autonómico un amplio margen de discrecionalidad debido al vacío legal que supuso la confusa puesta en escena constitucional, en la que el papel de Estado, Comunidad Autónoma y Ayuntamiento no parecía estar inicialmente definido de una manera clara. En el caso de San Javier y Cartagena, las dos corporaciones locales administrativamente responsables de La Manga en ausencia de actuación por parte del estado y la Comunidad Autónoma, observaremos más adelante como sus sucesivas administraciones asumieron una inequívoca complicidad con las aberraciones urbanísticas que durante la década de finales de los 70 y principios de los 80 se ejecutarían.

#### **6.4 La Manga post-Bonet: desvirtuación definitiva del proyecto original.**

No cabe duda que con la crisis del petróleo de 1973 se inicia en España una nueva etapa a todos los niveles: económico, turístico y como derivada indisociable de estos dos en lo urbanístico. El proceso urbanizador del litoral mediterráneo sufrirá a partir de esta fecha una inevitable evolución, que en la mayor parte de los casos será a peor (contadas son las salvedades que se pueden citar, no siendo sin embargo inexistentes éstas, como el caso del Saler en Valencia).

La pérdida de homogeneidad y la atomización de los centros de poder en el panorama político, la desaparición de las políticas turísticas que subvencionaban el turismo sólo de calidad como la ley de 1962, y la ansiedad por generar recursos a corto plazo que implica la prolongación de la crisis económica desde finales de la década de los 70, suponen un caldo de cultivo ideal para el periodo de degeneración urbanística que se avecina en La Manga y muchos otros enclaves del litoral mediterráneo.

Por otro lado, existen sin embargo otros parámetros que se introducen en el modelo como elementos correctores atenuando la intensidad del fenómeno urbanizador en el litoral Mediterráneo. De entre ellos, son especialmente reseñables de un lado la progresiva concienciación social en lo referente al medio ambiente y el consumo racional de suelo y recursos, y de otro lado la paulatina democratización de las decisiones administrativas y políticas tras la desaparición de la dictadura, que teóricamente presuponen una mayor transparencia y rigor en los procesos urbanísticos.

Estos dos frentes de la balanza serán analizados en adelante, diagnosticando así los primeros síntomas que conlleva el cambio del marco político, económico y legal sobre el caso concreto de La Manga del Mar Menor.

#### 6.4.1 Evolución de la problemática medioambiental y su afección paisajística en el proyecto urbano costero.

La sensibilidad con la problemática ambiental y paisajística ha sufrido, desde la década de los sesenta hasta nuestros días, una profunda transformación en muy diversos enfoques. De un lado, la concienciación ciudadana en estas materias va a pasar de ser una mera anécdota testimonial, a empezar a recogerse en los medios de comunicación hasta el punto de convertirse en argumento habitual del debate político. En el plano social, empezarán a aparecer movimientos ciudadanos contrarios a diversas iniciativas poco respetuosas con el medio ambiente o nocivas para el paisaje, primero desde el ámbito de los afectados por políticas desequilibradas del consumo de recursos (agricultores, cofradías de pescadores, etc.) y posteriormente grupos ecologistas u organizaciones sociales. De la presión de todos estos, irá naciendo en la administración un progresivo sentimiento de cambio que se traducirá en la sucesiva implementación de nueva legislación cada vez más enfocada a la protección del paisaje y los activos naturales.

En el caso de la costa, hay que recordar que en muchos de los puntos del mediterráneo donde arrancan de la nada distintas iniciativas de promoción turística, nos encontrábamos previamente ante entornos degradados o insalubres como marjales, lagunas o albuferas cuyo estado de abandono les sometía a una situación también poco edificante. La política urbana y territorial de muchas ciudades costeras, enfocada fundamentalmente a su estructuración en torno al río u otros recursos naturales (caso de Valencia o Barcelona por ejemplo) había dado la espalda a la presencia a la fachada marítima del municipio que era normalmente colonizado por el tejido industrial o asentamientos irregulares procedentes de la inmigración (fig 6.14).



Fig 6.14 Asentamientos industriales en la costa de Barcelona y reforma urbana del Forum 2004 (arriba, izquierda), Asentamientos ilegales procedentes de la inmigración en el paseo marítimo de la década de los 50 en Barcelona (arriba, derecha) y estado actual del paseo marítimo de Barcelona (abajo). Fuente: Archivo ponencias Forum 2004. V.V.A.A. e Instituto cartográfico catalán

En el caso de La Manga, hay que señalar que la propuesta de Tomas Maestre, al margen de la debatible respetuosidad del tratamiento urbanístico del Plan Bonet con el paisaje y el medio ambiente, gozó durante su ejecución de la más absoluta impunidad en todo lo referente a la repercusión en el entorno del proceso urbanizador. Dragados, enormes movimientos de tierras, desecaciones o aterramientos de zonas de costa para ganarle tierras al mar fueron instrumentos de trabajo habituales que no recibieron por parte de las autoridades durante la época del desarrollismo de los 60, más supervisión y control que el necesario para impedir una patrimonialización excesiva por parte del promotor de espacios de titularidad pública pertenecientes al dominio marítimo terrestre.

De esta manera se llevaron a cabo aberraciones medioambientales y paisajísticas como diversos aterramientos indiscriminados que permitieron ganar tierras al mar para poder acondicionar el trazado de la carretera a la propuesta inmobiliaria o el dragado masivo de las encañizadas de Marchamalo, el Estacio y el Charco para facilitar el paso de embarcaciones sin atender a las consecuencias que esto podía generar sobre el ecosistema marino.

Sin embargo, existen dos actuaciones singulares que por su falta de sensibilidad denotan de sobremanera el contexto de ausencia total de concienciación con el problema medioambiental y paisajístico que vivía la España de los años 60: el aterramiento del Vivero y la carretera que unía La Manga con la isla del ciervo.

Posiblemente, una de las mayores aberraciones medioambientales que se llevaron a cabo durante los inicios de La Manga fue sin duda la desecación de la parcela denominada el Vivero. Este enorme espacio que debía su nombre al hecho de que era el lugar de desove de muchas de las especies marinas que poblaban el Mar Menor (en especial de la lubina y el mújol), resultaba incompatible con el proyecto de Tomás Maestre, con lo que pronto fue pasto de la vorágine inmobiliaria que aterró sus aguas con la intención de construir varias urbanizaciones, entre

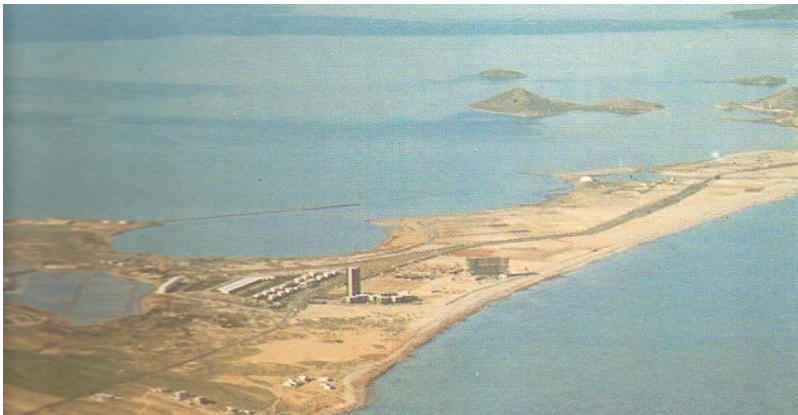
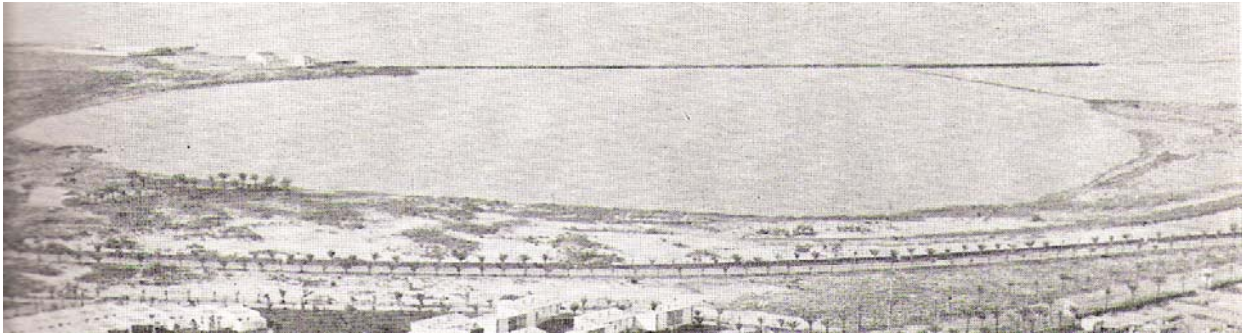
las cuales el primer intento de crear la ciudad lacustre de Veneciola (fig 6.15 y 5.19).

Sin embargo, la posterior trayectoria urbana de este espacio ha sido larga y farragosa, terminando por convertirse en un calvario para sus promotores. Recogido inicialmente en el Plan Especial de urbanización de la Manga Sur, aprobado por el ministro de vivienda José María Martínez y Sánchez Arjona en 1965, sus terrenos fueron desecados y rellenos solicitándose después la concesión de las tierras ganados al dominio público ante la Jefatura Regional de Costas y Puertos del Sudeste. Esta concesión fue otorgada en 1969 por la Dirección General de Puertos del Ministerio de Obras Públicas, sin embargo el proyecto nunca prosperó estancándose en una continua sucesión de planes parciales denegados por la administración y litigios en los tribunales.

El caso de estos antiguos terrenos de desove plantea un interesante dilema desde el punto de vista de la gestión urbanística, y la necesidad de solucionar anomalías en la homogeneidad del tejido urbano. El PGMU de Cartagena lo desclasificó en 1989 a Suelo No Urbanizable, lo que fue recurrido por sus propietarios pasando a ser urbanizable por sentencia de la Audiencia Nacional, pero con un escaso aprovechamiento urbanístico (0,2 m<sup>2</sup>s/m<sup>2</sup>t).

Para intentar dar salida a este enorme solar convertido en un exabrupto urbanístico, la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia a través de la Dirección General de Urbanismo elevó en 2001 el estándar urbanístico aumentando 0,30 m<sup>2</sup>s/m<sup>2</sup>t su edificabilidad global pero asignando un 50% de uso turístico, en el intento de relanzar la actividad hotelera de La Manga frente a un modelo de turismo basado en la segunda residencia. La conclusión a este problema se mantiene abierta diez años después, y el proyecto continúa estancado por la falta aparente de interés de sus propietarios y promotores constituyendo en claro ejemplo de patología urbana. En el capítulo final de la presente tesis se establecerán propuestas y

consideraciones en torno a este problema, de cara a insertar sus posibles soluciones el ámbito de una propuesta global que analice y elimine las distintas patologías existentes en el conjunto de La Manga.



*Fig 6.15 Situación inicial del Vivero al inicio de las obras de La Manga en los sesenta (arriba), Estado de La Manga en 1965 (en medio) y estado actual (abajo). Fuente: Archivo promotora VECOS.*

Al margen de la actuación del Vivero, una de las primeras que acometieron durante el proceso de urbanización de La Manga en los 60, no cabe duda que el hecho más controvertido desde el punto de vista medioambiental de las islas se dio en la artificialmente creada península del Ciervo (que antiguamente se llamaba isla del Siervo por su tamaño y proximidad a la del Barón). Dentro del grupo de actuaciones que Tomás Maestre acometió a finales de los sesenta, figuraba el hecho de que la isla fuera anexionada como península a la parte continental de La Manga mediante una explanada sobre la que se ejecutó una carretera en régimen de concesión administrativa que la unía con uno de los 12 núcleos compactos en del plan urbanístico (el correspondiente al club Dos Mares, fig. 6.16).

Este hecho, aparte de constituir una imprevisible alteración y una agresión al flujo migratorio de la fauna marina (en gran parte debido al hecho de que Maestre no mantenía la infraestructura en los términos de permeabilidad que exigía la concesión), desembocó en un tormentoso proceso jurídico sobre la titularidad y enajenación de zonas pertenecientes al Dominio Público Marítimo Terrestre de la ley de costas de 1988. Este eterno caballo de batalla del contencioso jurídico-administrativo, acabaría con una sentencia del Tribunal Supremo que obligó a Maestre a desmantelar dicha infraestructura, al caducar la concesión en los años 90 (fig. 6.17).

Con ello, se fueron al traste para el promotor singulares proyectos inmobiliarios a realizar en dicha isla (no exentos de gran calidad por cierto, pero inviables una vez que las islas fueron declaradas de espacio protegidos en virtud de una ley regional de 1992), dejando un curioso espacio a día de hoy en este paraje. Paradojicamente, hoy además de permitir el acceso a la isla a pie por el casi inexistente calado debido al aterramiento de sedimentos que produjo la infraestructura durante años, ha creado unos lodos a los que muchos de sus visitantes califican de terapéuticos.

Y es que la utilización de las islas del Mar Menor fue siempre una incógnita de singular



importancia en el proceso urbanizador de La Manga, pues al margen de la isla del Ciervo de la que el propio Maestre quería subrogarse como implícitamente como titular agregándola mediante una carretera al espacio continental de La Manga, en dicho mar existían otras dos del total de las trece islas de titularidad privada que existen en España (todas ellas pertenecientes a grandes fortunas o antiguas familias nobiliarias del país).

Mención aparte merece el ecosistema propio de estas islas que pueblan el Mar Menor. Todas estas islas son antiguos afloramientos volcánicos surgidos del lecho marino hace ahora 10 millones de años. En la actualidad están protegidas dentro de los denominados Espacios abiertos e Islas del Mar Menor con la categoría de Parque natural y ZEPA (Zona de especial protección para aves), al servir de refugio y nidificación a muchas aves. Además, están recogidas también en los catálogos de edificios y elementos protegidos del Plan General por la presencia de diversas construcciones antiguas o restos de cerámica de la cultura ibera y romana. La Isla Mayor o del Barón posee un bosque de palmitos único en Europa y cuenta también con una gran riqueza ornitológica, además de estar poblada por especies cinegéticas como conejos, perdices y garzas (entre las múltiples curiosidades de esta isla figura por ejemplo que en 1986 apareció en la isla un pequeño rebaño de arruis o muflones del Atlas, que evidentemente no llegaron a nado, lo que fue detectado por la Consejería de Medio Ambiente de la Región de Murcia y provocó el inicio de un proceso sancionador en 2007).





Fig 6.16 y 6.17 Situación inicial de la isla del Ciervo en 1965 y en 1989 (página anterior) y estado actual (abajo). Fuentes: Urbanity.es y archivo personal de A. Martínez.

A partir de 1975, en el contexto de la transición democrática y el posterior establecimiento del régimen autonómico, todo este activo natural es junto al desarrollo turístico-urbanístico de La Manga y el Mar Menor objeto de una viva controversia social como consecuencia de la emergencia de nuevos actores que abren novedosas dinámicas de definición social de los impactos (ambientales, socioeconómicos, etc.).

A lo largo de la década de los 80, surgirán una serie de iniciativas de regulación territorial y ambiental del Mar Menor y su entorno, las cuales han de entenderse como expresiones de los nuevos actores que han pugnado por situar en la agenda pública problemáticas generadas por la excesiva y desorganizada mercantilización turística de los recursos litorales. En este apartado, se abordarán someramente este complejo abanico de actores, así como sus prácticas y representaciones discursivas, en el seno de las cuales La Manga se convertirá en un paradigma a la inversa –el llamado antimodelo– de lo que debe ser el desarrollo urbanístico-turístico (López-Morell, 2005).

En este sentido, se analizará según la bibliografía referenciada el papel de los tres actores cuyo protagonismo empieza a emerger a finales de los setenta, poniendo el acento en el problema medioambiental y la degradación paisajística que empieza a suponer una gestión irresponsable del litoral costero. Un problema que

hasta entonces pasaba desapercibido para la ciudadanía y cuya implicación adquiere notoriedad a través de los afectados (como los pescadores, los primeros movimientos ciudadanos y ecologistas) y las primeras iniciativas legislativas y políticas por parte de las administraciones en esta materia.

*a) El caso de los pescadores: una definición de los riesgos ambientales generados por el ensanchamiento del canal del Estacio y la contaminación marina*

Uno de los primeros síntomas que se vislumbran en el fuertemente desequilibrado proceso urbanizador que empieza a acometerse en La Manga desde principios de los setenta son las obras que acompañan al macropuerto deportivo que albergará puertomenor y puertomayor. Las obras de ensanchamiento del canal del Estacio afectaban a una infraestructura y histórica y ecológica de comunicación del interior de la laguna del Mar Menor hacia el Mediterráneo que permitía un cierto equilibrio en la renovación de las aguas del primero. Durante los años 1975 y 1976, sufrió abusivos dragados con el fin de hacerlo accesible a más embarcaciones deportivas con destino u origen en el puerto deportivo "Tomás Maestre" (situado en la encañizada del mismo nombre). Esto, junto con la proliferación de embarcaciones deportivas en la laguna y los vertidos de las urbanizaciones, va a generar una primera controversia sobre la definición de los riesgos que estas actividades pueden estar ocasionando al ecosistema marino de la laguna.

El proyecto, que ya no sigue las directrices iniciales marcadas por el plan Bonet. Como se ha observado en el apartado 6.1.2, Maestre abandona la propuesta inicial de Bonet y encarga un proyecto (mucho más ambicioso, y menos integrado urbanística y paisajísticamente con el conjunto y el entorno) a un equipo de ingenieros de Madrid. Serán las cofradías de pescadores quienes primeramente alerten de forma excepcional sobre la disminución de determinadas especies pesqueras tradicionalmente presentes en la laguna (dada que su relativa diferenciación

respecto a las aguas del Mediterráneo había posibilitado unas condiciones ambientales específicas por su alta salinidad) y la aparición de otras más propias del Mediterráneo.

Ya desde finales de la década de los 70, estas alteraciones ambientales, cuyas consecuencias ya empiezan a ser claramente apreciables, son explicadas por los pescadores como efectos del desarrollo urbanístico-turístico. Así leemos en un reportaje publicado por el Diario La Verdad, el 22/07/1979 lo siguiente: *“Dos conocidos pescadores marmenorenses, los hermanos Luis y Guillermo Martínez Luengo, a bordo de la embarcación AT-398, nos comentaban todo lo referente a la pesca. Eran las siete de la mañana y con optimismo nos disponíamos a ir en busca de las redes. ¿Habría éxito? Surcando las tranquilas aguas –más bien parecía que estábamos en un lago- los pescadores me iban mostrando cuanta porquería encontrábamos sobre la superficie. Trapos y algodones llenos de grasa flotaban; manchas de aceite y gas-oil; botellas vacías y desperdicios de todas clases.*

*-Los vertidos y toda esta basura están acabando con la fauna marina, y a esto tenemos que añadir que el canal del Estacio está abierto por lo que los peces se marchan buscando aguas menos contaminadas y más profundas.*

*Este año el pescado que capturamos es mucho menor en número, disminuye progresivamente.*

*-En lo que va del mes de julio, la pesca no es rentable en el Mar Menor. Vamos de cabeza porque no sacamos casi nada. El mújol es una de las especies más afectadas por el canal... El Canal del Estacio nos está dejando sin un solo mújol. Las artes de pescar el mújol las hemos tenido que guardar en el almacén. En el año 1968, en el Mar Menor se obtuvieron 150.000 kilos; en el 1977, 51.000 kilos. El magre y la dorada, dos especies muy cotizadas empiezan a escasear. Cada vez resulta más difícil obtener una buena pesca de estas especies. Los pescadores aún tienen esperanzas de que el problema que hoy existe en el Mar Menor se arregle, que todo vuelva a ser como hace años...” (fig 6.18).*

# ★ ★ ★ ★ ★ Costa Blanca ★ ★ ★ ★ ★

En julio no está siendo rentable

## «La pesca desciende alarmantemente en el Mar Menor»

«El mujol, una de las especies más afectadas»  
(Hermandades Martínez Luengo)

La pesca en el Mar Menor va descendiendo alarmantemente. Los pescadores, esos ahuegados hombres cubiertos de sal y yodo, que vivan de la mar, añoran tiempos pasados. Se trabaja más que antes y los beneficios son menores. ¿Quién tiene la culpa de que esto suceda?

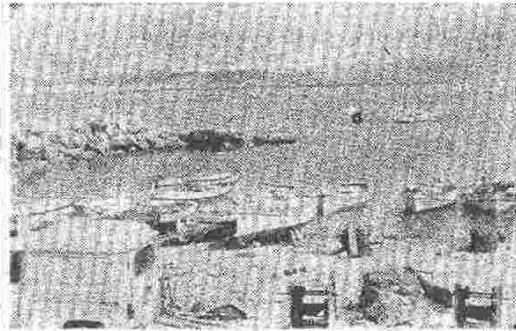
Los pescadores citan como motivos los de la contaminación de las aguas, el intrusismo de los turistas, las embarcaciones deportivas que destruyen las redes, y el Canal del Estacio de La Manga.

Los conocidos pescadores mermenerenses, los hermanos Luis y Guillermo Martínez Luengo, a bordo de la embarcación AT-1366, nos comentaban todo lo referente a la pesca. Eran las siete de la mañana y con optimismo nos disponíamos a ir en busca de las redes. ¿Habrá éxito? Suavando las tranquilas aguas —más bien parecía que estábamos en un lago— los pescadores no iban mostrando mucha paciencia encontráramos sobre la superficie. Tropezos y algodonos llenos de gran flobater, manijas de aceite y gasoil, botellas vacías y desperdicios de todas clases.

Las aguas excedentes de las obras y toda esta basura están volviendo con la fauna marina, y a esto tenemos que añadir que el canal del Estacio está abierta por lo que los peces se marchan buscando aguas menos contaminadas y más profundas. Este año el pescado que capturamos es mucho menor en número; disminuye progresivamente.

La recogida de las redes supone un bello espectáculo. El semblante de los hombres de la mar era de gran seriedad. Otro día más la suerte había vuelto sus espaldas a los mermeneros. Lentamente se aproximó el viaje de vuelta. A las nueve de la mañana, y ya en tierra, los pescadores iniciaban los trabajos de arreglo de redes.

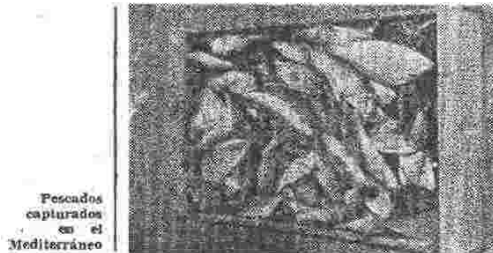
—En lo que va del mes de julio,



Las barcas de los pescadores, sin apenas trabajo.



Con cuidado, los pescadores sacan el pescado de entre las redes. Carreño 1, última alta albinegra. (Foto DAMIAN)



Pescados capturados en el Mediterráneo

la pesca no es rentable en el Mar Menor. Vamos de cabeza porque no sacamos casi nada. El mujol es una de las especies más afectadas por el canal. Cuando ya cogen su tamaño, antes de que empiecen a servir para perderse en los artes de pesca, se van por el canal. Las crías no se van, pero son los pescadores de años quienes las cogen. Toda cría de pescado es ilegal cogerlas; su captura no está permitida, y esto nos perjudica a todos.

El canal del Estacio nos está dejando sin un sólo mujol. Las artes de pescar el mujol las hemos tenido que guardar en el almacén. En el año 1968, en el Mar Menor se obtuvieron 150.000 kilos; en el 1977, 61.000 kilos.

### PESCAN ANGUILAS CON CHIRRETERAS

Las anguilas siguen siendo rentables. Durante los últimos ocho meses los pescadores las han estado capturando con palangre, hora, han sólo la pescan cuatro embarcaciones; dos de Los Alcázares, y otras dos de Los Urrutias. Entre estas la embar-

cación «Luis». Sus patronos nos manifestaban sobre la anguila:

—Desde octubre hasta mayo hemos estado sacando la anguila con palangre; ahora hemos dejado de pescarla porque con el calor empezaban a morir, pero seguía siendo rentable. En los ocho meses, con nuestro barco, hemos pescado diez mil kilos de anguila.

—La anguila se pesca principalmente en el Mar Menor; muy pocas son las que hay en el Mediterráneo. ¿Es cierto que algunos barcos pescan la anguila con chirreteras?

—Por desgracia, sí. En octubre y noviembre, cuando se pesca el chirrele, ciertos barcos han pescado anguilas artes, de un tamaño aproximado al de un bolígrafo. Con las artes del chirrele se han dedicado a buscar las anguilas. Con el arte verdadero de la anguila, estas especies por su tamaño no se podrían haber pescado. En un kilo, antes entraban seis o lo máximo siete anguilas; ahora entran más de veinticinco. Hablando un tamaño mínimo permitido, el de cien gramos, tenemos que decir que sobre esto

hay poca vigilancia. Actualmente la especie más fuerte para nosotros es la anguila; aunque también ha descendido el número de kilos capturados, como todas las especies marinas. En el año 1967 se obtuvieron 110.000 kilos; diez años después, en 1977, 60.734 kilos. Las anguilas están en el Mar Menor porque les gustan las aguas tranquilas.

### DESCIENDE EL NUMERO DE MAGRES Y DORADAS

El magre y la dorada, dos especies muy cotizadas, empiezan a escasear. Cada vez resulta más difícil obtener una buena pesca de estas especies. Los pescadores aún tienen esperanzas de que el problema que hoy existe en el Mar Menor se arregle; que todo vuelva a ser como hace años. Los viejos hombres de la mar recuerdan con nostalgia aquellas grandes pesqueras de doradas cerca a la isla del Barón «Ilegábamos a sacar hasta sesenta arrobas diarias. ¡Qué tiempos aquellos, cuando el Mar Menor no era un nido de basuras ni desperdicios!». Los pescadores jóvenes nos comentan:

—Como hasta primeros del mes de septiembre no empezamos con los langostinos, el pescado más caro es la dorada. Sacamos muy pocas, pero en el mercado llegan a alcanzar hasta mil pesetas el kilo. Los magres han oscilado sobre las 500 y 600 pesetas —de venta en nuestra Lonja— al público le ha llegado a costar algo más de mil pesetas. Ahora los estamos pescando nosotros, pero desde primeros de este mes de julio hasta la fecha, no sacamos casi nada. En doradas, en el año

1969 se capturaron 30.963 kilos; en 1977, 4.260 kilos. En cuanto a los magres, en el año 1976 fueron 91.108 los kilos que se sacaron del Mar Menor; un año después, en el 77, sólo llegaron a 61.735 kilos.

### LOS LANGOSTINOS, POR LAS NUBES

Cada vez se hace más complicado la pesca y captura del langostino. Es la especie más cotizada de cuantas existen en el Mar Menor, pero no sale mucho langostino últimamente. Para conseguir un kilo es necesario cerca de veinte paranzas. Este año el precio del kilo de langostino ha sobrepasado las cuatro mil pesetas. A principios del mes de septiembre otra vez volverán los pescadores a buscar la captura del colizado langostino. En el año 1968 el langostino se cotizaba —por precio medio— a 676 pesetas el kilo; en 1977, 1.361 pesetas; este último año, cerca de las 3.000 pesetas.

J. L. SALANOVA

**RESTAURANTE EL PEZ ROJO**

Paseo del Puerto  
CABO DE PALOS

MENÚ ESPECIAL VERANO

★ Ensalada ★ Caldero ★  
Pescado ★ Postre

SOLO 300 PTAS.

Fig 6.18 Diario La Verdad del 22/07/1979. Fuente: Hemeroteca Diario La Verdad.

Esta no sería la única repercusión que encontraremos en los medios. Las señales de alarma empezarían a repetirse a partir de entonces. El Diario Línea, del 21 de noviembre de 1979 anuncia: *“... hubo una reunión en la Cofradía de Pescadores, Se reunió el cabildo permanente de dicha Cofradía, asistiendo, entre otros, Tomás Maestre Aznar, así como el director del Laboratorio Oceanográfico del Mar Menor, ayudante militar de Marina de este distrito, ingeniero director del Grupo de Puertos de Murcia, y todo ello bajo la presidencia del patrón mayor de la Cofradía de Pescadores. En el diálogo se vieron los pros y los contras que podía haber ocasionado el canal del Estacio en el rendimiento pesquero del Mar Menor. Se sacó la conclusión que la actual y fuerte corriente que pasa tras el canal no era beneficiosa y que sin llegar a cerrar definitivamente el citado canal se podía intentar reducir esta corriente de agua entre el Mar Menor y el Mediterráneo, con lo cual aumentaría la salinidad del Mar Menor y tal vez se restablecería su equilibrio ecológico”*.

Ese mismo día, el Diario Línea también recogía una carta abierta del promotor Tomás Maestre dirigida al Patrón Mayor de la Cofradía de Pescadores de San Pedro del Pinatar, en la que defendía los beneficios y garantías técnicas con los que se habían realizado las obras de dragado y ensanchamiento del canal del Estacio: *“... las distintas comunicaciones y comentarios que se han publicado en la Prensa murciana recientemente, algunas de ellas manifestadas por pescadores de nuestra matrícula, han ido creando un cierto estado de opinión pública que, a mi modesto entender, es equívoco... Lo cierto es que dicha obra fue precedida de toda clase de garantías y estudios técnicos: su autorización de todo género de informes y que su ejecución ha reportado, en opinión de los expertos, una mayor oxigenación de las aguas del mar interior y una disminución de su salinidad y, consiguientemente, un medio más apto para el desenvolvimiento de la flora y de la fauna acuáticas, amén de la facilidad para los trabajadores del mar de faenar en los dos mares con economía y comodidad”*.

Tal y como se puede observar, en la controversia se movilizó activamente la Cofradía de Pescadores, la cual con sus denuncias actuó de dispositivo social de alerta ante los indicios de contaminación de las aguas del Mar Menor con los consiguientes riesgos ambientales. Estos procesos de definición social del riesgo obligaron a incipientes reuniones de análisis en las que participaron agentes competentes de la administración, expertos (Instituto Oceanográfico), el promotor del dragado y ensanchamiento del canal del Estacio -Tomás Maestre- así como la propia Cofradía de Pescadores<sup>9</sup>.

9. Op. cit. López-Morell, Baños y Pedreño (2005).

Estos van a ser, en opinión de un gran número de expertos en la materia (que surgirán después), los primeros signos de lo que posteriormente, conforme se realicen los primeros estudios científicos, va a presentarse como una evidencia: la problemática de la alteración de las condiciones ambientales originales de la laguna (salinidad, contaminación, etc.) provocadas por el desarrollo turístico-urbanístico (hay que señalar sin embargo, que en el caso concreto de La Manga el fenómeno viene fuertemente potenciado también por la llegada, entre otros, de contaminantes químicos procedentes de la transformación del Campo de Cartagena en un complejo agrícola de cultivos intensivos).

*b) El discurso proteccionista: hacia el desarrollo de espacios naturales protegidos que limitan la lógica expansiva del modelo turístico-urbanístico del Mar Menor.*

También a finales de los años 70 emerge un discurso proteccionista del paisaje y los recursos naturales que plantea un nuevo vínculo entre sociedad y espacio litoral. Los actores que están detrás de este discurso (fundamentalmente grupos ecologistas, expertos y científicos, ilustres locales, etc.) llevarán a cabo una actividad de oposición a una serie de proyectos urbanísticos que suponen incrementar la artificialización del paisaje de la laguna. Con estas luchas, determinados elementos de la naturaleza marmenoreense elevan su valor social convirtiéndose en auténticos hitos paisajísticos de

elevada consideración simbólica: las Salinas de San Pedro del Pinatar, la playa de la Llana, las Salinas de Marchamalo, las playas de Calblanque, Islas del Mar Menor, saladares de Lo Poyo, etc.

Estas campañas (de las cuales muchas permanecen aún hoy) son organizadas para su circulación en el espacio público, con el máximo de eficacia, de una serie de significantes que muestran “los valores naturales y ecológicos del entorno originario del Mar Menor”. Ejemplo de ello es el éxito público que obtiene el emblema de la silueta del flamenco -ave típica de los ecosistemas conformados por las zonas húmedas-, el cual se va a convertir en auténtico símbolo de la defensa de las Salinas de San Pedro del Pinatar, y en general de los paisajes del Mar Menor. El interés sociológico de esta controversia radica en la inversión de los términos que producen respecto al discurso hegemónico anterior.

En efecto, el discurso dominante defendía el proyecto de modernización turístico-urbanístico del Mar Menor y de La Manga porque había creado “un paraíso donde antes había un desierto”<sup>10</sup>. Frente a esa representación, el discurso proteccionista venía a mostrar que el desierto estaba rebosante de vida y riquezas que merecían la pena ser preservadas del desarrollo urbanístico.

Con el paso de los años, y tras la hecatombe urbanística que se producirá en la década de los 80 y que será analizada en el capítulo siguiente, se sentarán las bases de estructuras legales tardías pero correctoras no ya del suelo urbanizado sino del pendiente de urbanizar. Sobre este incremento del valor social de determinados hitos simbólicos del paisaje del Mar Menor, tendrán cierto éxito una serie de iniciativas públicas de protección de espacios naturales que supondrán importantes limitaciones al desarrollo del Territorio de la Región de Murcia (fig. 6.19).

10. Según expresión de Tomás Maestre en “El Imparcial”, 6 de marzo de 1980. Luego posteriormente, éste mismo se autodesignaría como “el Cristóbal Colón de La Manga”. Op. cit. López-Morell, Canovas y Pedreño (2005).



| Espacio  | Figura de Protección | Superficie (en hectáreas) |
|--|----------------------|---------------------------|
| Salinas y Arenales de San Pedro del Pinatar        | Parque Regional      | 700                       |
| Espacios Abiertos e Islas del Mar Menor            | Paisaje Protegido    | 1.154                     |
| Cabo de Palos-Islas Hormigas                       | Reserva Marina       | 1.898                     |
| Calblanque, Monte de las Cenizas y Peña del Águila | Parque Regional      | 2.528                     |

Fig 6.19 Espacios naturales protegidos en el mar menor y su entorno. Fuente: Ley 4/92 de Protección de Espacios Naturales y de Ordenación del Territorio de la Región de Murcia

Tal y como analizaremos en base a las consecuencias de este fenómeno que empieza a emerger a finales de los setenta, este avance del proteccionismo limitará considerablemente el acelerado expansionismo del desarrollo turístico-urbanístico del Mar Menor. Así, como veremos en el capítulo siguiente, la aspiración de construir un vial de acceso por el norte de La Manga (fig. 6.20), proyecto controvertido y muy cuestionado, acabará bloqueándose. Sin embargo, en la lógica de los promotores inmobiliarios aparece como una necesidad (sobredeterminada por el excesivo crecimiento urbanístico) para descongestionar las frecuentemente saturadas vías de comunicación de La Manga. Empieza pues, a sentarse ahora las bases de un cierto debate social en torno a la problemática medioambiental, que en el caso del acceso norte encontrará (en principio) su definitiva clausura en la aprobación del Parque Regional de Salinas y Arenales de San Pedro del Pinatar.



Fig 6.20 Salinas situadas entre La Manga Norte y San Pedro del Pinatar. Fuente: Atlas de la Región de Murcia

Igualmente, en una dura pugna con la administración que más adelante analizaremos, los proyectos de urbanización de la denominada “La Manga Ancha” o “La Nueva Manga” (espacios abiertos del Sur del Mar Menor) promovidos por el Club Costa Cálida (Gea, 1988), encontrarán importantes limitaciones para su desarrollo. Este freno se materializará tanto en los espacios naturales con alguna figura de protección, como en el suelo urbanizable a través del propio planeamiento urbanístico del municipio de Cartagena que impedía la urbanización del paraje de los saladares de Lo Poyo al calificarlo de suelo rústico<sup>11</sup>.

*C) Las iniciativas garantistas del dominio público del litoral y sus controversias con los promotores.*

Las movilizaciones de afectados y ecologistas tardarán en capilarizarse en el tejido político y social, pero acabarán teniendo sus consecuencias como veremos más adelante en el ámbito administrativo. Con cierto retraso pero en paralelo a las políticas proteccionistas, también en el contexto de la transición democrática y a lo largo de la década de los 80, los poderes públicos tratarán de desarrollar iniciativas legislativas. Por un lado, tratando de implementar una lógica de planificación y zonificación territorial para reconducir la situación de ausencia de una política de ordenación del crecimiento urbanístico de la Manga y el Mar Menor, y por otro lado, para definir las franjas del litoral que son del dominio público.

En la entrevista realizada por López-Morell, Baños y Pedreño<sup>12</sup> que se refleja la citada comunicación con técnicos de urbanismo de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, que participaron activamente en estas iniciativas de regulación a mediados de los 80, se transcribe el relato de la situación de desorden urbanístico generalizado en que se encontraba La Manga: ausencia de equipamientos colectivos y espacios libres, construcción de urbanizaciones turísticas como Viviendas de Protección Oficial (VPO), etc. *“Una vez la Comunidad Autónoma asume las*

11. Éste y muchos otros proyectos, persisten desde entonces estancados en la polémica sobre su ejecución cada uno por distintas problemáticas legales o judiciales.

12. Entrevista técnico de urbanismo Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, 18/03/2005. Op. cit. López-Morell, Baños y Pedreño (2005).

*transferencias de urbanismo se intento poner orden en todo aquello, pero en ningún momento encontramos la colaboración de los ayuntamientos que hacían la vista gorda ante los promotores” (López-Morell, 2005).*

#### 6.4.2 Mutación del proyecto urbanístico inicial y ruptura del plan director de Bonet

De todo lo analizado hasta ahora, se puede concluir que con el cambio de ciclo económico en los años 70 asistimos paralelamente a un proceso de transformación en el proyecto urbanístico que va distanciándose poco a poco en su propuesta de las directrices marcadas por Bonet en el Plan que se declara como centro de interés turístico nacional en los años 60.

Dentro de las distintas problemáticas expuestas, que sin duda auguran un proceso de deterioro generalizado del desarrollo urbano y turístico, son sin duda los más peligrosos los claros síntomas de descomposición del proyecto unitario de Bonet y la pérdida de los valores urbanísticos que este ensamblaba (perdiéndose de esta manera la idea rectora y vertebradora de todo el brazo de mar). La Manga se va convirtiendo progresivamente en un pequeño reino de taifas urbano. En él, las actuaciones sobre el planeamiento de desarrollo de cada uno de los polígonos que Bonet denominaba con una letra (el polígono era la unidad que alternaba los núcleos de alta y baja densidad), van ejecutándose y reconfigurándose a posteriori según un parámetros que en función de las necesidades económicas y de ventas del momento.

Se va perdiendo por tanto en cierta medida la coherencia y unidad del plan en la pequeña escala pese a que globalmente la macroestructura urbanística se mantiene. Sin embargo, la calidad urbana y paisajística de cada una de las unidades va decayendo o en algunos casos adecuándose sólo a las necesidades establecidas desde procesos de planificación locales y no globales, generándose desequilibrios urbanos que con el tiempo se volverán endémicos haciendo su huella imborrable. Un caso evidente en este sentido es la planificación de hoteles y dotaciones públicas que el plan inicial había marcado según un criterio de equilibrio y racionalidad de manera a generar dinamismo y funcionalidad territorial a todos los núcleos que se iban ejecutando en el proceso

urbanizador a lo largo de los 20 km de arena. Las dotaciones que preveía Bonet en su plan (fig. 6.21) van a ir dejando de ejecutarse o postergándose para más adelante, priorizando los desarrollos residenciales. Estas dotaciones irán desapareciendo así en las zonas del norte, relegando la presencia las actividades lúdicas y espacios libres a la zonas del sur donde si se habían ejecutado (más o menos) conforme a las previsiones del Plan Bonet.

Un caso interesante en este aspecto es por ejemplo la presencia de hoteles, que siempre estaba asociada a la ejecución cada uno de los núcleos de alta densidad implementando en su estructura dotaciones deportivas, comerciales o de diversa índole. Como se puede observar en el inventario comparativo adjunto, entre la planificación de Bonet y la propuesta realmente realizada (fig. 6.22), Maestre intenta acelerar durante el periodo de subvenciones públicas la construcción de estos elementos que finalmente se acaban concentrando en la primera mitad de La Manga (que era la que estaba urbanizada hasta mediados de los 70).

Una vez finalizadas las ayudas públicas, en el momento en el que las obras han de ser financiadas con el capital privado dichos hoteles van aplazándose, adelantando la construcción residencial privada que genera retornos por su venta como solar tras la construcción más a corto plazo. Como se analizará más adelante, dichos hoteles y dotaciones no serán ejecutados nunca en la mayoría de los casos, ocupando finalmente su suelo y edificabilidad más construcción residencial privada. Las consecuencias son fácilmente visualizables en el grafico de la figura 6.22, donde se observa una fuerte asimetría entre la oferta actual de hoteles y dotaciones públicas o privadas de la mitad norte y la mitad sur, muy alejada de las equilibradas pretensiones de equilibrio que establecía el Plan de Bonet. Las consecuencias de este fenómeno las analizaremos más adelante sobre la base de futuras tensiones producidas por daños colaterales que este proceso derivará con problemáticas como el tráfico, el modelo turístico o la masificación edificatoria.

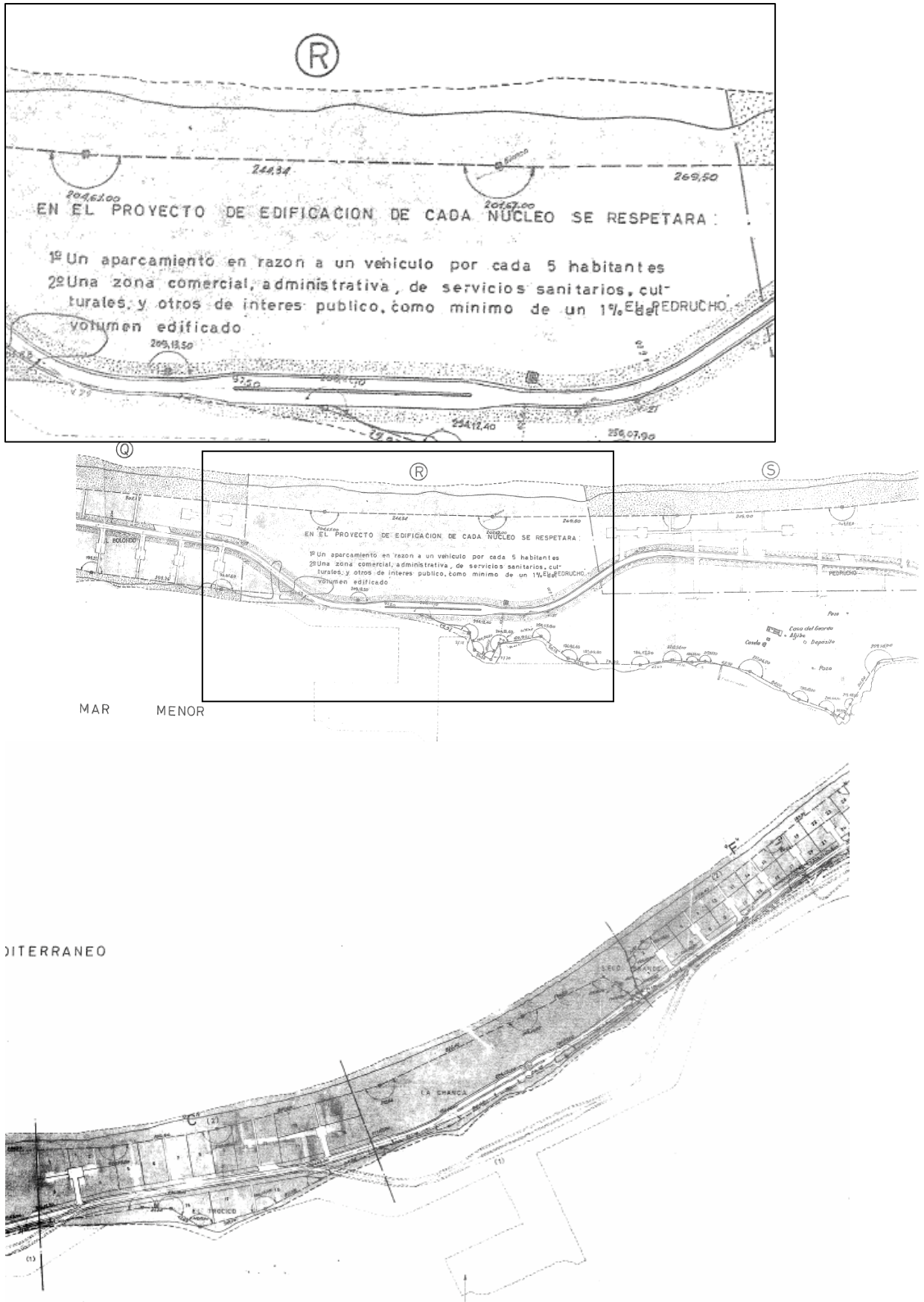


Fig 6.21 Detalle de los núcleos y zonas del polígono R del Plan Bonet.. Fuente: Archivo histórico de planeamiento de la Dirección Gral de Urbanismo de la Consejería de Obras Públicas de la Región de Murcia

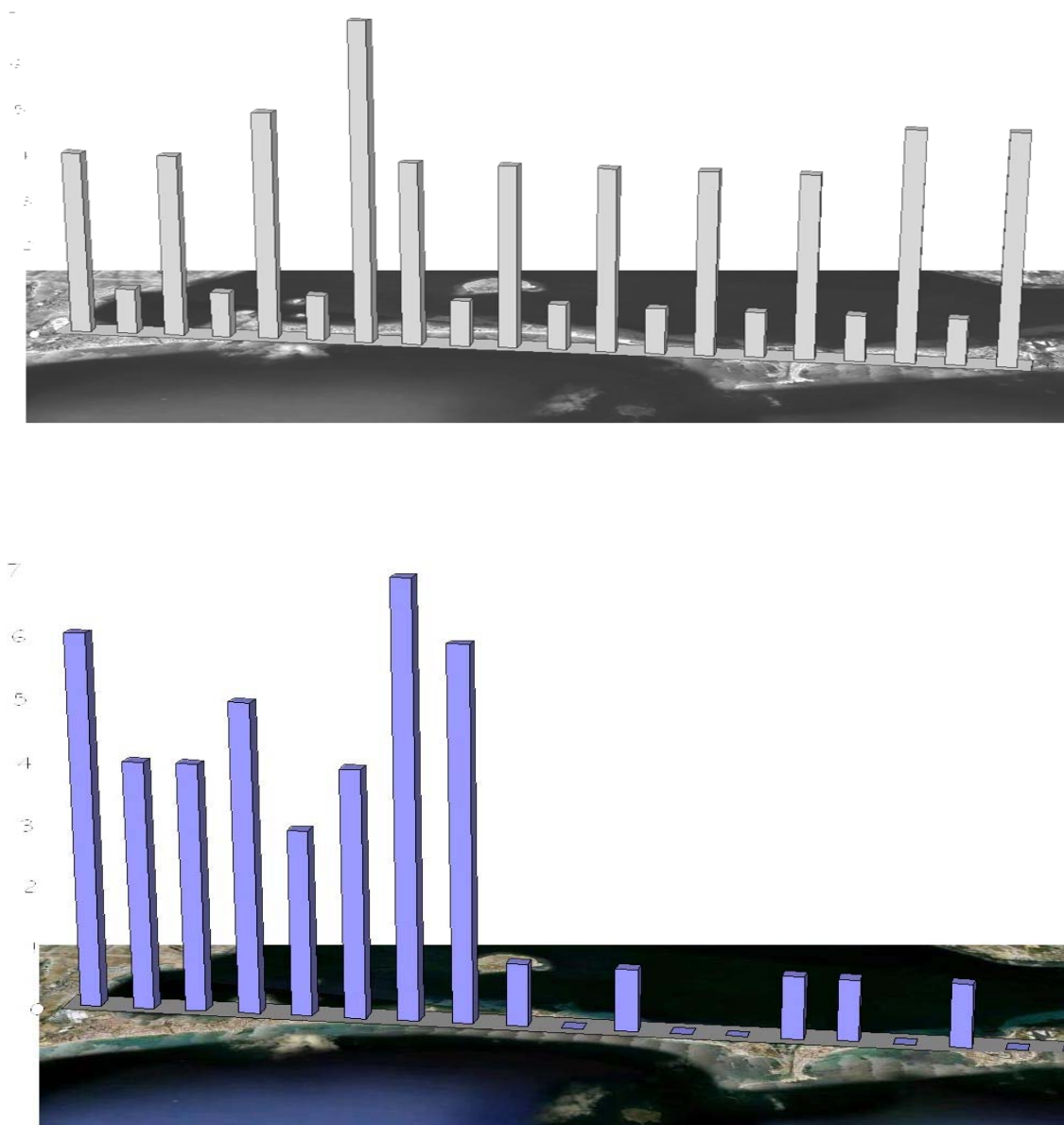


Fig 6.22 Evolución de la oferta y dotación hotelera en el Plan Bonet (arriba) y situación actual (abajo). Fuente: Elaboración propia.

Otra de las consecuencias del alejamiento del plan de Bonet durante la ejecución del planeamiento de desarrollo de la década de los 70 es la progresiva desconfiguración de los nudos y la desaparición de los hitos en altura en favor de una edificación más rentable. Empiezan a ejecutarse, en vez de las torres de 20 plantas planeadas que permiten descargar de edificabilidad otros espacios (liberando las visuales), construcciones de mediana altura de entre 7 y 11 plantas, más homogéneas y con una ocupación en planta mayor (según la normativa y los estándares constructivos de la época, los costes para estas alturas eran proporcionalmente mucho menores que para las de 20, debido al sobrecoste que para éstas implicaba la necesidad de realizar un segundo ascensor, la utilización de maquinaria auxiliar mucho más costosa y repercusión porcentualmente mucho mayor de acero en las estructuras).

El problema de la desaparición de los núcleos como nudos de articulación del tráfico rodado es un daño cuya patología no se expresará hasta años más tarde cuando la red se sobrecargue (fig. 6.23, situación que acontecerá en el próximo capítulo). Sin embargo, la desaparición de los asentamientos fijos como poblados pesqueros y la desconfiguración de las islas (que pasa de la estilizada e ingenua forma inicial a la geometría amartillada de la figura 6.21) sí que son variaciones cuyas consecuencias se pueden observar en el corto plazo.





*Fig 6.23 Sistema de circulación en la Manga ejecutada según el Plan Bonet. Fuente: Archivo histórico de Cartagena.*

La no ejecución de los dos asentamientos fijos a modos de poblados pesqueros en el Pedrucho y en el Estacio (ambos en la zona norte) sentarán la base de una progresiva estacionalización de la demanda que empieza a centrar su atención en La Manga sólo en los meses de verano, rehusando mantener su residencia fija en la lengua de arena. Este estigma acompañará a La Manga y a muchos otros centros turísticos creados en la costa española bajo la ley de 1962, convirtiendo efervescentes y saturadas ciudades de veraneo en moles de hormigón vacías en el invierno. Como veremos más adelante, este fenómeno se acentuará con la mutación conjunta y retroalimentada que establecen el modelo turístico y urbano, como consecuencia del estancamiento de la oferta hotelera y el imparable crecimiento del tejido turístico residencial privado.

Hay que resaltar que en este aspecto el proyecto de Bonet no sólo era estratégico, sino que tenía un carácter premonitorio que da buena

cuenta de la clarividencia y experiencia que el arquitecto catalán poseía para este tipo de empresas en las que ya había intervenido. El objetivo de los poblados pesqueros situados en el Km. 8 y 13 de la restinga de arena no era sólo crear nuevas infraestructuras y dotaciones. Sino que resultaba trascendental de cara a compensar el desequilibrio que el proyectista intuía que se podía producir entre una primera mitad más poblada, dotada de actividades y servicios y con un acceso más sencillo, frente a una segunda mitad más estrecha, alejada y con una dotación fundamentalmente residencial. Bonet aprovechaba así los ensanchamientos que se producían en esas dos zonas del tramo norte (mucho más estrecho que el sur, con 80 metros de media, y por tanto con mucho menos margen de juego en aquello que no fuese construcciones residenciales).

Tal y como se pudo contrastar más adelante, la eliminación de aquellos asentamientos fue un craso error, ya que éstos hubieran sido con mucha probabilidad elementos capaces de fijar al menos un núcleo estable de población como sucedió con las dos actuaciones análogas que se produjeron en el sur: la ciudad pesquera de cabo de palos y la manga club, un pequeño resort privado convertido en colonia de residencia permanente de jubilados ingleses y alemanes.

Otra situación bien distinta planteaban las famosas islas que Bonet planteaba en el Mar Menor desde un principio y que progresivamente fueron variando hasta que finalmente Maestre acabó desistiendo de su ejecución. Las islas, que resultaban un elemento demasiado innovador para la época, planteaban productos turísticos como floteles o viviendas flotantes, que pese a estar dotados de ciertas dosis de ingenuidad, no resultaban del todo inviables. Sin embargo, su planteamiento chocó de frente con la incomprensión de la normativa del ministerio y tras la aparición en 1969 de la primera ley de costas unieron a sus trabas económicas unas trabas legales que las volvieron inviables.

Esta desaparición de elementos estrella de la propuesta inicial como las islas artificiales no es más que el fiel reflejo de una pérdida generalizada del valor paisajístico del entorno como valor añadido del proyecto que conlleva el progresivo desdibujamiento del plan Bonet. Ya a principios de los 70, pese a realizar todavía algún encargo de manera privada en La Manga, resulta claro que éste se encuentra completamente desvinculado del proyecto urbanístico de Maestre.

Esta coyuntura cuadra perfectamente con la sucesiva creación de una arquitectura de menor valor en los edificios que en adelante se van haciendo. Una arquitectura más subrogada al aprovechamiento del suelo y a la generación de beneficio económico inmediato, pese al mantenimiento de casos de evidente calidad en casas unifamiliares de propietarios notables (casa Cotorruelo, casa Boada o la residencia del jeque árabe “El Puente”) o edificios institucionales (Banco Popular).

Sin embargo, resulta claro que los parámetros analizados constituyen unas sólidas bases para un cambio degenerativo a lo largo de los años 70 del proyecto urbano de La Manga de Tomás Maestre. Un proceso degenerativo que además viene acompañado de un peligroso caldo de cultivo muy inestable, como es el hecho de que el principal padre de la criatura esté pagando a los pequeños contratistas y trabajadores con tierras la continuación de los trabajos ante la sequía económica y de financiación que impone la crisis del petróleo. Un peligroso caldo de cultivo que está creando una pequeña burguesía de aspirantes locales a promotores que, como se verá más adelante, formará en conjunción con otros elementos un coctel explosivo que estallará unos pocos años después.

## 7. LA RETROALIMENTACIÓN DE LOS PROCESOS TURÍSTICOS Y URBANÍSTICOS. CONSOLIDACIÓN DE UN MODELO TURÍSTICO CARENTE DE ESTRUCTURA URBANÍSTICA

### 7.1 Mutación del modelo turístico como consecuencia de un proceso especulativo generalizado

#### 7.1.1 Construcción de La Manga al margen de toda legalidad urbanística a finales de los 70 y principios de los 80

Las variables técnicas y sociopolíticas analizadas en el capítulo anterior empiezan a tener sus consecuencias prácticas a partir de finales de los 70 y principios de los 80. Rápidamente, pese a que la coyuntura de crisis persiste en la economía española a nivel del cuadro macroeconómico (en 1977 se firman los llamados pactos de la Moncloa para poder frenar el déficit y la inflación galopante que atenazan el país), la actividad urbanizadora se retoma en La Manga (y en buena parte del litoral mediterráneo) de manera efervescente pero ahora bajo otros parámetros de control y planificación urbanística.

El fenómeno urbanizador que acompaña al litoral mediterráneo desde finales de los 70 supondrá un cambio de rumbo crucial en las políticas de ocupación de la costa y el consumo de suelo, de cara fundamentalmente a la creación de tejido urbano de 2ª residencia. El fenómeno de la especulación ligado al uso turístico empieza a convertirse desde entonces en una variable fuertemente distorsionadora del mercado del suelo en la costa y sus motivaciones económicas cortoplacistas se encuentran detrás de muchas iniciativas depredadoras del suelo del litoral.

Hay que señalar que en el contexto histórico en el que nos encontramos el turismo y el sector servicios, pese a la crisis, ya se han consolidado como el primer motor de la nueva

economía española. Sin embargo, dado que se trata de un sistema productivo ya consolidado, las limitaciones del presupuesto han ido motivando que progresivamente se ceda en él la iniciativa al sector privado. Las anteriores políticas estatales de potenciación de un turismo de calidad como fuente de divisas extranjeras se van perdiendo, aunque persisten numerosos compromisos y proyectos que perduran desde los años de aplicación de la Ley de Centros Turísticos de 1962. Muchos proyectos ya están iniciados o se encuentran pues en plena fase de madurez y consolidación de su desarrollo.

En el caso de La Manga, asistimos a una problemática acentuada por el hecho de la pequeña y nueva burguesía metida a promotora inmobiliaria que Maestre había creado sin quererlo, pagando con tierras a los pequeños contratistas la continuación de las obras. Por otro lado, el municipio de San Javier carecía después de casi 30 años de leyes del Suelo de figura de planeamiento general que ordenase su territorio. Tan sólo se regía en precario por un escueto levantamiento del casco urbano que había realizado la Preautonomía a través de la obsoleta figura de los planes de ensanche de los años 50 y la mencionada declaración de centro turístico que se había realizado en 1969 en base al Plan Bonet para el tramo de La Manga.

Esta situación de casi vacío regulador había derivado en la generación de auténticas ilegalidades, especialmente en los polígonos del plan destinados a uso colectivo donde se concentraba la mayor edificabilidad del Plan Bonet. Las anteriormente analizadas indefiniciones que poseía el plan inicial empezaron a desembocar en ocasiones en auténticas atrocidades urbanísticas, fruto de la búsqueda de un mayor aprovechamiento urbanístico. La descontextualización y perversa interpretación que se realizaba sobre el plan implicaba que el suelo, entendido por completo como urbano se edificaba de manera directa sin ordenación alguna en estos polígonos, donde además no se respetaban la preordenación que establecía el plan de Bonet.

Esta ausencia de plan parcial o figura de desarrollo que preveía el plan de Bonet escondía además cómputos interesados de las edificabilidades (donde no se computaban ni plantas bajas, ni azoteas, ni terrazas, ni zonas comunes, etc.), acumulando excesos de edificabilidad que alcanzaban al final incluso los 3 m<sup>2</sup>t/m<sup>2</sup>s de aprovechamiento medio. Esta situación alentó además las parcelaciones ilegales del suelo, privatizaciones del acceso rodado no contempladas en los planos y toda suerte de irregularidades en el uso y ocupación de los espacios destinados a dotaciones públicas y el dominio marítimo terrestre.

Las zonas residenciales de baja densidad del *skyline* manguero eran en teoría más respetadas en tanto en cuanto las parcelaciones y sus aprovechamientos sí que estaban explícitamente detallados en los planos de aquella figura (a mitad de camino entre planeamiento general y planeamiento de desarrollo), llamada Plan Director, que Bonet había realizado para obtener la declaración de centro de interés turístico nacional. Sin embargo, incluso en estas partes del plan, el deseo de rentabilizar a toda costa más allá de lo autorizado las parcelas obtenidas se aprecia en muchos casos de actuación de estas mencionadas pequeñas promotoras.

Un ejemplo de la voracidad especuladora que acabará aniquilando el ambiente de magnificencia del que quería dotarse al entorno a través de una arquitectura de calidad lo encontramos en casos como la casa Rubio, destinada al primo y socio fundador de Tomás Maestre. En ella, se proyecta y construye de la mano de Bonet en 1965 un palacete estival de gran calidad arquitectónica. El proyecto se realiza trabajando sobre un *tartán* que modula los espacios principales a través de cubiertas piramidales, y los secundarios con cubiertas planas. Aprovechando la milimétrica horizontalidad del solar situado a nivel del mar entre el Mar Menor y la gola de Marchamalo, recreaba la cubierta de un barco con atractivos paisajes abiertos. La idea principal se

fundamentaba en la generación de ambientes interiores muy completos en sí mismos, abocados a exteriores cerrados en forma de patios.

Destacaban en su ejecución el uso permanente de elementos modulares, que forman la trama de dobles pilares de ladrillo cubiertos por pirámides regulares. Los dobles pilares a su vez sirven de espacios horizontales que marcan las circulaciones y los elementos sanitarios. Contrastaba fuertemente el revoco en cal blanca, tan habitual de la arquitectura popular mediterránea de pilares y cerramientos, con los juguetones colores de las piezas triangulares que remataban las cubiertas piramidales. Estos últimos creaban techos extremadamente ricos, frente a la sobriedad exterior de las cubiertas, rematadas en un monótono rojo oscuro de cerámica industrial lisa propias del ambiente elitista y exclusivo, pero a su vez moderno y algo snob del que se había revestido al cliente de La Manga de los años 60.

Hay que subrayar el hecho de que “creaban” y “contrastaban” ya que esta singular mansión veraniega, paradigma del estilo de vida del que se quería dotar a La Manga en la década de los 60, fue arrasada a principios de los ochenta en la búsqueda de un mayor aprovechamiento de la edificabilidad del solar. La parcela (propiedad del primo y socio de Maestro José Luis Rubio), es vendida a unos de los contratistas de las obras de la zona norte como pago por sus trabajos con la lujosa mansión de casi 2000 m<sup>2</sup> de techo en su interior. Su tamaño, no agotaba ni el 40% de la edificabilidad que admitía el propio plan Bonet dado que era una de las numerosas enormes parcelas que preveía el propio plan. Los nuevos propietarios no dudan entonces en demoler la lujosa casa y edificar en los terrenos unos bloques de hormigón de mediana altura y viviendas de 90 m<sup>2</sup>, de las que obtienen una rápida venta en el mercado inmobiliario local con buenos beneficios.

De esta manera, propuestas paradigmáticas de La Manga del *glamour* de los años 60 (fig. 7.1) como la casa Rubio o la anteriormente mencionada Casa Huarte situada a

los pies del monte Blanco sobre el Mar Menor pasan a convertirse en grises y abruptos bloques de viviendas. Éstos, durante esta época, empezarán a colmar el entorno fruto del ansia de ganar dinero a corto plazo que invade a muchos de estos pequeños y voraces promotores, surgidos de la soterrada quiebra de Tomás Maestre.





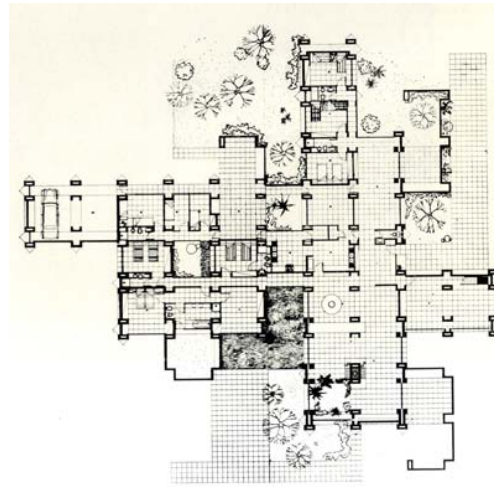
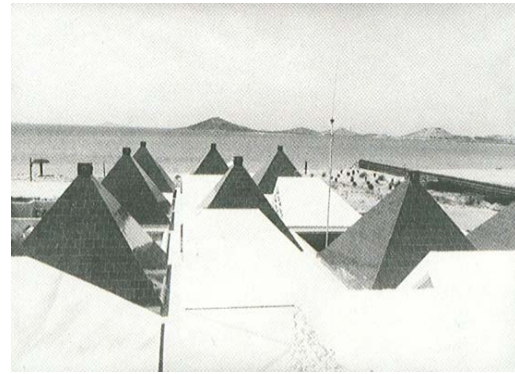


Fig 7.1 Viviendas desaparecidas y situación actual de la Casa Huarte (izquierda) y la Casa Rubio (sobre estas líneas). Fuente: Revista Arquitectura nº133 y nº151 (histórico) y Google maps (actual)

### 7.1.2 Repercusiones sobre el modelo turístico de la desvertebración urbanística

La desestructuración del proceso urbanístico de La Manga tiene una translación directa al plano turístico. Sus consecuencias no son inmediatas, sino que van sedimentándose poco a poco en lo que representa el territorio urbanizado como producto turístico global. En este sentido existen distintos parámetros a mitad de camino entre el análisis comercial y el análisis sociourbanístico de cara a analizar el fenómeno que motiva el cambio de comportamiento de La Manga como producto turístico.

El primer parámetro que evidencia un cambio de tendencia en la oferta de La Manga como destino turístico fruto de la pérdida de control y planificación del plan urbanístico es el número de habitantes que va adquiriendo la restinga de arena desde finales de los 70. Sin haber acabado de ejecutar el 60% del planeamiento que preveía un Plan Bonet todavía vigente, la población de La Manga ya supera a finales de los 70 los 60.000 habitantes (fig. 7.2). Esta población era la que preveía inicialmente la suma de las declaraciones de centros de interés turísticos nacionales que se hicieron al amparo de la ley de 1962 entre 1966 y 1969 (que como además se comprobó en el capítulo 4, ya de inicio, se trataba del segundo enclave más poblado, y con mucho, el de mayor densidad, debido a su singular configuración geográfica).

Esto se debe fundamentalmente a un fenómeno como el antes explicado relacionado con la comienzo de una sobrepoblación de los terrenos del Plan Sur al margen de toda legalidad urbanística al tiempo que los correspondientes al Plan Norte permanecen por desarrollar. Maestre paga a los pequeños contratistas con parcelas edificables ya urbanizadas de baja densidad en el Plan Sur y éstas son fácilmente vendidas como promociones de mediana densidad edificando sin plan parcial alguno ante la pasividad del ayuntamiento. En este tramo las infraestructuras, los equipamientos y las dotaciones de espacios

lúdicos ya están presentes, frente a los de la zona norte, donde esta todo por desarrollar. Para maximizar la inversión, se acometen además muchas alegaldades en el cómputo del techo edificable, las parcelaciones o la contabilización de la superficie ocupada, sin contar casos donde directamente se prescinde de toda tramitación urbanística aprovechando cierto vacío legal que ofrece la coyuntura política transitoria de la época. Esta coyuntura fomenta la permisividad en la supervisión de unas autoridades municipales en plena reconversión al modelo democrático y al nuevo marco administrativo que ofrece la constitución de 1978 en materia de urbanismo.

| <b>AÑO</b>         | <b>PLAZAS<br/>EXTRAHOTELERAS</b> | <b>PLAZAS<br/>HOTELERAS</b> | <b>TOTAL</b> |
|--------------------|----------------------------------|-----------------------------|--------------|
| 1964               | ----                             | ----                        | ----         |
| 1965               | 820                              | 0                           | 820          |
| 1966               | 1.528                            | 217                         | 1.745        |
| 1967               | 3.193                            | 563                         | 3.756        |
| 1972               | 18.228                           | 563                         | 18.791       |
| 1973               | 23.180                           | 1.586                       | 24.766       |
| 1977               | 40.727                           | 1.586                       | 42.313       |
| 1978               | 42.272                           | 2.521                       | 44.793       |
| 1984               | 62.110                           | 2.521                       | 64.631       |
| 1985               | 65.045                           | 2.577                       | 67.622       |
| 1988               | 97.004                           | 2.577                       | 99.576       |
| <b>Porcentajes</b> | <b>97,4 %</b>                    | <b>2,6%</b>                 | <b>100%</b>  |

*Fig 7.2 Crecimiento de las plazas hoteleras y de segunda residencia desde la creación de La Manga hasta 1988 (Fuente: Gea, 1988).*

Otro parámetro interesante a analizar desde el punto de vista de la oferta turística reside no sólo la parte cuantitativa de la misma, sino en la cualitativa. La pérdida de la estructura urbanística marcada por Bonet en su plan no sólo redundaba en una descomposición del proceso de desarrollo urbano sino en una desnaturalización de los fines que se planteaban como objetivo en el plan inicial.

La calidad paisajística, arquitectónica, y de dotaciones y servicios que planteaba el plan de Bonet estaba orientada a un cliente con un perfil bien marcado, que presumiblemente aportaba con su presencia un cierto valor añadido al conjunto. La finalidad venía ya predeterminada por la propia ley de 1962 que fundamentaba en su exposición de motivos la necesidad de atraer la entrada de divisas extranjeras a la economía nacional de cara a reequilibrar la balanza comercial con el exterior.

Esto implicaba por tanto un modelo de desarrollo urbano con altas prestaciones en sus equipamientos, una oferta hotelera regida por unos exigentes criterios de demanda, y la puesta en escena de infraestructuras como puertos deportivos, cines, plazas de toros, viarios y aparcamientos generosos, dotaciones lúdicas y comerciales abundantes hasta el punto de incluir en la propuesta inicial de La Manga un aeropuerto con su pista de aterrizaje en Puerto Mayor. Desde el punto de vista de la oferta, el producto turístico de la Manga debía por tanto conjugar la necesidad de fomentar la llegada de un cliente que dejaba una importante cantidad de divisas en sus hoteles en cortos espacios de tiempo y un cliente que se asentaba fijando una cierta cantidad de población que aseguraba un caudal base de ingresos y funcionamiento de las instalaciones.

El primer apartado se solventaba en el plan de Bonet fundamentalmente mediante las torres de uso terciario (hoteles) que se incluían en cada uno de los 13 núcleos de alta densidad y a las que se añadía parte de la edificación en altura y el tejido residencial intersticial entre núcleos que se destinaba en régimen de alquiler. El segundo se

conseguía mediante la venta de pisos y bungalows a jubilados extranjeros, las imponentes viviendas de 2000 m<sup>2</sup> de parcela mínima a las grandes fortunas y la generación de los pintorescos poblados pesqueros del Pedrucho y el Estacio a los que se sumaba el ya existente de Cabo de Palos a la entrada.

Esta tendencia empieza a invertirse desde mediados de los años 70 como consecuencia de la quiebra encubierta de Tomás Maestre y la desestructuración del Plan existente. La sobreedificación de la zona sur se hace sólo en base a la generación de nuevo tejido urbano de media densidad (en algunos casos se sobrepasan ilegalmente los aprovechamientos de las parcelas de baja densidad, y en otros se ejecutan sobre parcelas de alta densidad pero sobrepasando las ocupaciones máximas y generando parcelaciones no autorizadas diluyendo así la imagen de los hitos que liberaban las visuales). Las nuevas edificaciones del tramo central se ejecutan sobre la base de la inversión por parte de Maestre de urbanizar las parcelas destinadas a edificación residencial (cuyas tipologías de PB+20 o PB+16 se abandona generando nuevas tipologías más invasivas del espacio en planta) postergando dotaciones, equipamientos y hoteles para cuando haya dinero para ello. En estos tramos, al igual que en la zona norte, los espacios postergados para usos no residenciales se acabarán también vendiendo como segunda residencia con el agravamiento de la crisis como suelo edificable, generando más tejido residencial que estos pequeños contratistas convertidos en promotores por la crisis venden rápidamente obteniendo importantes plusvalías<sup>1</sup>.

Las consecuencias son fácilmente analizables numéricamente en base a los datos obtenidos en la tabla anterior (Gea, 1988). El crecimiento poblacional observado en la figura 7.2 se realiza fundamentalmente en base a un crecimiento masivo de la oferta de segunda residencia, y se efectúa fundamentalmente con la aceleración del crecimiento de la oferta que se produce a partir de finales de los 70 (fig. 7.3). Esto

1. Entre estos figuran nombres como Domingo Navarro con Grimanga, Mariano Roca con Grupo Portman, Javier Gea, Alfonso García, Mariano Roca, Promociones Aluse. etc.

responde fundamentalmente a la pérdida del modelo de calidad planteado en el plan inicial.

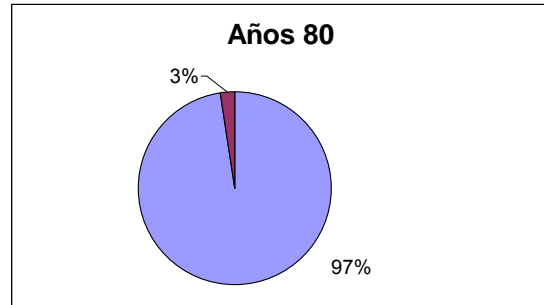
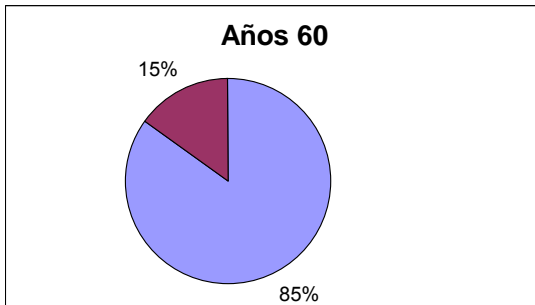
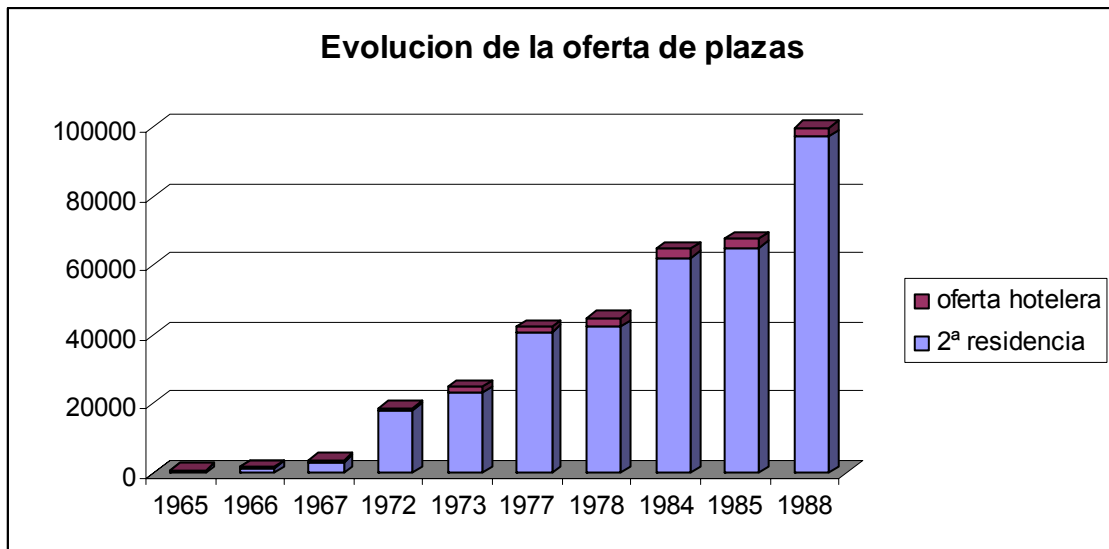


Fig 7.3 Evolucion cualitativa de la oferta turística de La Manga desde los años 60 a los años 80..  
Fuente: Elaboración propia.

La idea del plan Bonet planteaba una adecuación de usos destinada a un turista extranjero generador de divisas como visitante ocasional y un inversor de cierto valor añadido (que iba desde grandes fortunas a pequeños inversores de 2ª residencia). Éstos cohabitaban con la población de los asentamientos tradicionales que se generaban en algunos núcleos.

Este modelo sitúa a La Manga en la primera línea de los circuitos turísticos internacionales a finales de los 60 y principios de los 70. Sin embargo, estos asentamientos tradicionales no se llegan nunca a ejecutar, al tiempo que se van sustituyendo muchas de las posibles inversiones por segundas residencias más orientadas al cliente local o nacional con menos valor añadido pero que genera fuertes plusvalías en el corto plazo, ya que las mencionadas inmobiliarias colocan casi sin coste un producto en el mercado que ya tiene una imagen y un posicionamiento de marca consolidado gracias a las importantes campañas de publicidad que Tomás Maestre había hecho en los años 60 y 70 (películas de cine, anuncios, *opens* internacionales de golf, etc).

Estas fuertes plusvalías residen fundamentalmente en el hecho de que se colocan las promociones inmobiliarias a precios muy por encima de su valor dado que no sólo se vende la calidad de la construcción sino que goza de la ubicación en un entorno privilegiado (paisajística y socialmente) y por aquel entonces todavía exclusivo dado que no se aprecian todavía indicios de masificación.

El problema empieza a surgir en el momento en el que empiezan a cohabitar dos tipologías de cliente muy distintas (fig. 7.3) como son los turistas ya sean estacionales o residentes de gran valor añadido (turistas extranjeros, grandes fortunas, tour-operadores atraídos por el prestigio social que adquiere La Manga) con el turismo nacional y fundamentalmente local de 2ª residencia que va ocupando progresivamente más y más espacio en el territorio de La Manga. Esta

masificación de segundas residencias, que además fuera de temporada quedan vacías, generan una cierta frustración en las expectativas que levantan tour-operadores y cadenas hoteleras sobre el atractivo del producto turístico, haciendo menguar su posicionamiento en el mercado que cada vez recoge menos segmentos altos de clientela. El crecimiento desmedido consume recursos (sobre todo en infraestructuras como veremos en el siguiente apartado) que no son capaces de ser satisfechos por la oferta produciéndose así una progresiva desaparición del primer (y originario) perfil de cliente que va abandonando La Manga como destino turístico.

Los primeros en abandonar la apuesta por La Manga son las grandes fortunas ante la pérdida del carácter de exclusividad del producto (Huarte, Boada, y los folclóricos asiduos de los saraos veraniegos que cambian este destino por otros en auge como Mallorca o Marbella trasladando su residencia en muchos casos). Tras estos, van sufriendo fuertes caídas el turismo procedente de países extranjeros, fundamentalmente germánicos y anglosajones, debido a la publicidad negativa que más adelante veremos produce la ausencia de infraestructuras suficientes para satisfacer las necesidades turísticas. Y por último, se borran los *tour-operadores* (fig. 7.4, 7.5 y 7.6) que llenan los hoteles durante todo el año y que empiezan a eliminar a La Manga como destino preferente.



*La Verdad* 19-8-89.

### El lema de La Manga: si lo sé no vengo

■ Este duro título esta desgraciadamente comenzando a ser el lema de La Manga, particularmente en la zona de San Javier, faltan turistas nacionales y extranjeros, muchos apartamentos tienen colgado el cartel de «se alquila» y las nuevas construcciones o no se venden o lo hacen con dificultad, incluso alguna ha bajado el precio. ¿Y todo por qué? Una síntesis de las quejas y del clamor popular que se oye, queda resumido en el siguiente decálogo:

1.º — Limpieza viaria inexistente, recogida de basuras con servicio muy deficitario, inclusive jamás se han lavado contenedores y papeleras con lo que los olores son fácilmente imaginables. Buscar y encontrar un lugar de veraneo tan sucio parece tarea difícil.

2.º — Limpieza de playas, inexistente en el Mar Menor y de ciclo muy largo y con criba de parrilla de paso muy amplio (que no limpia pero que «cunde mucho») por el lado del Mar Mediterráneo.

3.º — Mejorar y modificar el proyecto de ensanche a cuatro carriles, ya que lo realizado es de diseño muy malo, pues inclusive en sitios donde se podía haber creado un aparcamiento en batería e inclusive alguna pista para circular bicicletas, no ha sido efectuado y por contra se ha colocado un bordillo que impide el aparcamiento que anteriormente existía, el resultado ha sido que los coches aparcen sobre el segundo carril creado (área de Eurovosa).

4.º — Crear aceras para peatones que son inexistentes. Para pasear hay que jugarse la vida sorteando coches aparcados y multitud de carteles de propaganda (que deben ser eliminados).

5.º — Construir paseos marítimos por ambos mares. Aplicar la Ley de Costas y tomar la banda de 6 m. para este fin.

6.º — Crear alguna plaza pública al amparo de la nueva Ley del Suelo por ejemplo en Acapulco del Mediterráneo o en Castillos de Mar (en donde se pretende hacer otra colmena).

7.º — Controlar más estrechamente a las constructoras en lo que queda por construir, que ya es tan poco... Cuando se marchen se llevarán sus justos o injustos beneficios, pero una cosa es segura nos dejarán sus problemas. Obligar que se construya escalonadamente desde el mar (Castillos de Mar) y controlar la altura máxima respecto a línea rasante.

8.º — Atender y contestar a cuantas denuncias sean presentadas, particularmente en temas de urbanismo, en lugar de contestar con «silencio administrativo», lo cual equivale a hacer «la vista gorda». Como contribuyentes es lo mínimo que nos merecemos.

9.º — Eliminar los 7 emisarios que vierten al mar, a pocos cientos de metros de la orilla, todas las aguas de nuestras cocinas y retretes (aguas residuales) sin depurar y que el viento de levante, o el jaloque de la tarde, arrastran a la orilla en pocos minutos.

10.º — Ir pensando en la posibilidad de crear una segunda Gran Vía, por el borde del

### CARTAS AL DIRECTOR

Mar Menor, cuyo proyecto íntegro fue recogido en una página y a toda tipografía en este diario hará unos dos o tres años, y recordar que no hay ecología más real y efectiva que aquella que mejora la calidad de vida del ser humano y este proyecto lo mejora.

Luisa A. Peña

Fig 7.4 Primeras críticas públicas de los usuarios a La Manga como destino turístico. Fuente: Hemeroteca diario La Verdad.

19 de Agosto de 1.987.

La Verdad

COSTA CALIE

Los problemas de tráfico, culpables

## Abandona La Manga un importante tour-operator

MARIANA FEINANDEZ

Los problemas ocasionados por el denso tráfico existente en La Manga ha desesperado a más de un turista extranjero y las consecuencias no se han hecho esperar; un tour-operator alemán, «Tuin», no ha renovado el contrato por el que incluía a esta playa dentro de sus ofertas turísticas en Alemania.

Aunque desde la dirección de Turismo se han adoptado las medidas precisas para evitarlo, ha transcurrido parte del verano y «Tuin» no ha renovado su contrato, ni tampoco existen indicios de que vaya a hacerlo. Los motivos alegados por la empresa alemana son la dificultad de desplazamiento automovilístico por el interior de la playa, así como la falta de limpieza de la misma. Aunque este último punto fue sólo ocasional, según comenta el presidente de la Asociación de Empresarios de Hostelería de Cartagena y su Comarca, Manuel Adorna, quien alega que «hubo una marejada fuerte y la playa estuvo sucia durante unos días, pero se tomaron las medidas oportunas y se limpió inmediatamente».

Por fortuna para la Costa Cálida, las empresas extranjeras no se han hecho eco de la medida adoptada por «Tuin»; una compatriota suya, la «Necker-mann», traerá el próximo año turismo alemán, tras haber cancelado el programa que tenía hasta ahora con Benidorm.

En cuanto a los inconvenientes procedentes de la afluencia de tráfico, se espera que para el próximo año queden subsanados. Por su parte, la consejería de Obras Públicas tiene en proyecto la mejora de carretera.

Las obras en el interior de La Manga se harán antes del próximo año, a la vez que alzará y agrandará el puente de la Gola; para su realización se cuenta con un presupuesto de 170 millones de pesetas. También comenzará el próximo otoño las reformas correspondientes al tramo desde Los Nietos a La Manga, lo que contribuirá a ordenar el tráfico de la zona, aunque este año la policía de tráfico y la municipal lo está haciendo muy bien», argumenta Adorna.

Aunque se va a ampliar ambos lados de la vía existente en La Manga, los problemas de tráfico no dejaron de presentar-

se durante los meses de agosto, ya que para Adorna: «esta cuestión no es única de esta playa, sino que se puede hacer extensible al resto; puesto que en agosto se registra un aumento considerable de turistas y por tanto de vehículos». También hay que considerar que este aumento se intensifica durante las horas punta, debido al personal cuyas familias veranean en las playas y que diariamente se trasladan de su puesto de trabajo a las mismas.

La posibilidad de abrir la parte norte de La Manga, lindante con San Pedro del Pinatar, para favorecer el tránsito de los vehículos, es una medida que, para Adorna, necesita de un detallado estudio, «ya que debería considerarse a qué personas beneficiaría, a la vez que discutir su inversión económica, que es bastante considerable».

Por el momento, la policía de tráfico y la municipal están haciendo todo lo que está en sus manos en La Manga para facilitar los desplazamientos de los veraneantes, como es la presencia en los puntos muertos para regular el tráfico.

Fig 7.5 Primeras consecuencias de la pérdida de demanda de La Manga (Fuente: Hemeroteca diario La Verdad.)

"LA VERDAD"

A



Sábado 22 de agosto de 1987

Afirman algunos hoteleros de La Manga,  
tras la decisión de «Tui» y «Holland»

## Las autoridades, responsables de la marcha de los «tour operator»

Desde la Administración se indica que se  
están tomando medidas

M. F.

La marcha de dos importantes «tour operator» de La Manga, «Tui» y el «Holland», ha contribuido a que vuelvan a ser actualidad los variados problemas que se presentan en La Manga año tras año. Mientras las autoridades competentes indican que se están adoptando las medidas adecuadas para ir mejorando esta playa, los empresarios turísticos de La Manga se muestran recelosos sobre su actuación, a la vez que les invitan a que actúen «al monos, como suelen manifestar en sus declaraciones en prensa y en radio», indica Antonio Martínez, director del Hotel Aval Londres, en un comunicado firmado por los hoteles Galera, Entremares, Cavanna, Martinique y el citado anteriormente.

En el comunicado se califica de desafortunado y de grave el que los dos «tour operator» deban abandonar La Manga por los reiterados problemas de infraestructura que surgen cada año, como son los problemas sanitarios, de transporte, de suministro y de control municipal. Los empresarios responsabilizan de lo que está pasando «tanto a las autoridades regionales como a las municipales, ya que su pasividad en la actuación de un año para otro suele tener como consecuencia este tipo de anulaciones».

Los empresarios confían en que La Manga pueda llegar a alcanzar la importancia que merece, dentro del sector turístico, así como que las autoridades pasen a un campo de actuación más efectivo.

Fig 7.6 Controversias surgidas del abandono de los tour-operadores (Fuente: Hemeroteca diario La Verdad.)

Estas deserciones no hacen más que profundizar en la problemática que está sufriendo ya la antigua restinga de arena. Podemos decir por tanto, que un cliente local y nacional de 2ª residencia y con escaso valor añadido, y por tanto de menor retorno económico, “canibaliza” al cliente del alto valor añadido<sup>2</sup> original convirtiéndose en pocos años en el único cliente existente a lo largo de los 20 km de arena (se trata de clientes de sol y playa nacionales que sólo visitan La Manga cortos períodos en verano, y locales de uso vacacional o de domingo, cuyo consumo resulta muy escaso, ya que no son puramente turistas).

Esta situación condena en gran medida el futuro de La Manga como producto turístico y urbanístico. La pérdida de valor que supone la desaparición de estos clientes y *tour-operadores* genera una caída de valor unitario de todos y cada uno de los productos inmobiliarios de la zona. Y dado que el precio de venta unitario del producto no puede mantenerse, los voraces empresarios para mantener los márgenes de beneficio deciden recurrir a una controvertida solución, como es el aumentar el volumen de facturación de las unidades de producto.

Este planteamiento empresarial supone en la práctica urbanística la generación sobre lo inicialmente diseñado de un número mayor de viviendas, promociones, metros cuadrados edificables contraviniendo todo lo diseñado por el Plan de Bonet. Esta controversia histórica y empresarial en el campo del turismo no es única de La Manga (López-Morell, 2005) aunque sí resulta evidente que el caso de la restinga de arena murciana resulta sin duda uno de los más paradigmáticos.

En este sentido, hay que señalar que momento elegido plantea entonces un caldo de cultivo ideal para que se constituya la tormenta perfecta alrededor de La Manga. Pese a haberse sobrepasado ya el volumen poblacional estipulado en el Plan Bonet, la superficie ocupada por la edificación no resulta excesiva dado que la zona centro y norte se encuentran en desarrollo todavía

2. Se emplea la terminología “cliente o turista de mayor valor añadido” de cara a diferenciarlo del “cliente o turista de mayor poder adquisitivo”, ya que, pese a que el retorno económico de una inversión turística guarda cierta correlación con el poder adquisitivo del turista, existen estudios que demuestran que no hay una relación directa entre el poder adquisitivo del turista objetivo y la rentabilidad del destino turístico (los destinos más caros no son pues los más rentables). Si que está demostrada la relación directa entre el retorno económico o la generación de riqueza de un destino o una inversión turística con el hecho de que éste cuente con una oferta bien segmentada, con una ordenada puesta en valor de sus activos naturales conjugada con un consumo sostenible de sus recursos y con una adecuada distribución de sus sistemas de alojamiento y sus actividades secundarias (*El perfil del turista*, Instituto de Estudios Turísticos, *Turespaña – Ministerio de Industria, Turismo y Consumo*, 2010)

y la zona sur admite claras posibilidades de *sobreedificación*, dado que el planteamiento inicial del Plan Bonet prefiguraba espacios abiertos con densidades concentradas de cara liberar las visuales, lo que generaba grandes espacios y vacíos “que esponjaban la trama urbana”. Al mismo tiempo (y como se señaló en el capítulo anterior), el Plan de Bonet albergaba importantes indefiniciones sobre la generación de aprovechamientos lucrativos edificables que podían ser malintencionadamente manipulables, alejándose de los objetivos y finalidades que planteaba el plan.

Y por último, estas perversiones y finalidades espurias se iban a encontrar en el contexto histórico de mayor debilidad política reciente de las administraciones. El marco político, en pleno proceso de reconversión a la España democrática, se encontraba con el vacío de poder que había supuesto el paso del autoritarismo de la España franquista a la indefinición de competencias que existía en materia de urbanismo a principios de los 80.

La labor de supervisión y control por aquel entonces residía en los ayuntamientos que ante la ausencia de unas Comunidades Autónomas en fase de creación ejercían su labor de supervisor con más pena que gloria como veremos más adelante.

### 7.1.3 Controversia social y tensiones segregacionistas: la inevitable insuficiencia de infraestructuras de un modelo urbanístico desestructurado

Uno de los desencadenantes de la metamorfosis sociológica que sufre el modelo turístico de La Manga y buena parte de los enclaves costeros españoles surgidos de la ley de 1962 son los problemas relacionados con la dotación de infraestructuras. Buena parte de estos enclaves, diseñados para ofrecer una oferta turística basada en parámetros de calidad, sufre un proceso de crecimiento desmesurado de su población en diversas épocas, exigiendo una dotación de infraestructuras mayor que no son capaces de asumir haciendo *mutar* el modelo turístico inicial.

En el caso de La Manga, los problemas derivados de un crecimiento poblacional, que no es capaz de ser seguido por las infraestructuras, no sólo implica una reducción de los parámetros de calidad. La atrofia urbanística que supone el inesperado e incontrolado crecimiento de la población deriva en enormes problemas de funcionamiento como son la gestión del tráfico o la prestación de servicios tan básicos como el saneamiento, el suministro eléctrico o la recogida de basuras.

A esta problemática se añade la variable administrativa existente en La Manga, conformada por dos municipios muy distintos cuyos centros urbanos se encuentran muy alejados del brazo de mar. La zona sur formada por los cuatro primeros kilómetros pertenece a la ciudad de Cartagena, segunda ciudad en importancia de la Región de Murcia cuyo casco urbano se encuentra a más de 30 kilómetros de La Manga. La zona norte correspondiente a los 16 kilómetros restantes se encuentra adscrita al municipio de San Javier, un pequeño municipio fundado el siglo anterior y por tanto de escasa tradición gubernativa que además no tiene vía de comunicación directa alguna con

La Manga ya que esta sólo podría producirse a través de un acceso norte que no existe.

Ambos municipios tienen en la época de los 80 una controvertida sucesión de cambios políticos<sup>3</sup>, dentro de un contexto global nacional en el que los municipios costeros entienden la edificación de su costa como una fuente de trabajo y de progreso para sus habitantes.

Y es que los frutos del urbanismo han pasado a convertirse por aquel entonces no sólo en una fuente de trabajo para los municipios sino en un sistema de financiación para las administraciones locales.

Nos encontramos por tanto ante el interés por parte de los ayuntamientos de la época en obtener ingresos derivados del urbanismo. Sin embargo, más que en reclasificar suelo no urbanizable (fenómeno que será más propio de una época posterior con un urbanismo legislativamente más evolucionado), el objetivo reside básicamente en edificar con la mayor premura el suelo urbanizable de cara a obtener ingresos sobre la edificación resultante. Es preciso recordar que nos encontramos en una coyuntura histórica a principios de los 80 donde muchos municipios de la costa española poseen grandes índices de pobreza y desempleo, y el turismo (que viene a reemplazar actividades ya deslocalizadas como la pesca o la agricultura) se asume todavía entonces como un maná de trabajo y riqueza para el conjunto de sus habitantes.

Esta problemática genera un crecimiento rápido de la edificación, cuyo ritmo no puede ser seguido por las infraestructuras. Un caso evidente de esta problemática es la situación de la red de saneamiento diseñada por Bonet y Maestre para el plan de los años 60. El incremento poblacional tan acelerado desborda en pocos años las previsiones iniciales que configuraban el proyecto. La importante inversión de la infraestructura primigenia de recogida y vertido de aguas residuales a través de canales, una depuradora y emisarios submarinos se transforma pronto en

### 3. Lista de Alcaldes de San Javier

- Francisco J. Martínez Tárrega UCD 1979-1983
- José Ruiz Manzanares AP/PP 1983-1999
- José Hernández PP 1999-2007

### Lista de Alcaldes de Cartagena

- Enrique Escudero de Castro PSOE 1979-1983
- Juan Martínez Simón PSOE 1983-1987
- Antonio Vallejo Alberola Partido Cantonal 1987-1991
- José Antonio Alonso Conesa PSOE 1991-1995

una gran fosa séptica subterránea que a finales de los 80 requerirá de una multimillonaria inversión (fig. 7.7) financiada por la Comunidad Autónoma y los organismos europeos dado el intenso nivel de críticas que se genera y que empieza a poner en serio peligro la demanda turística.





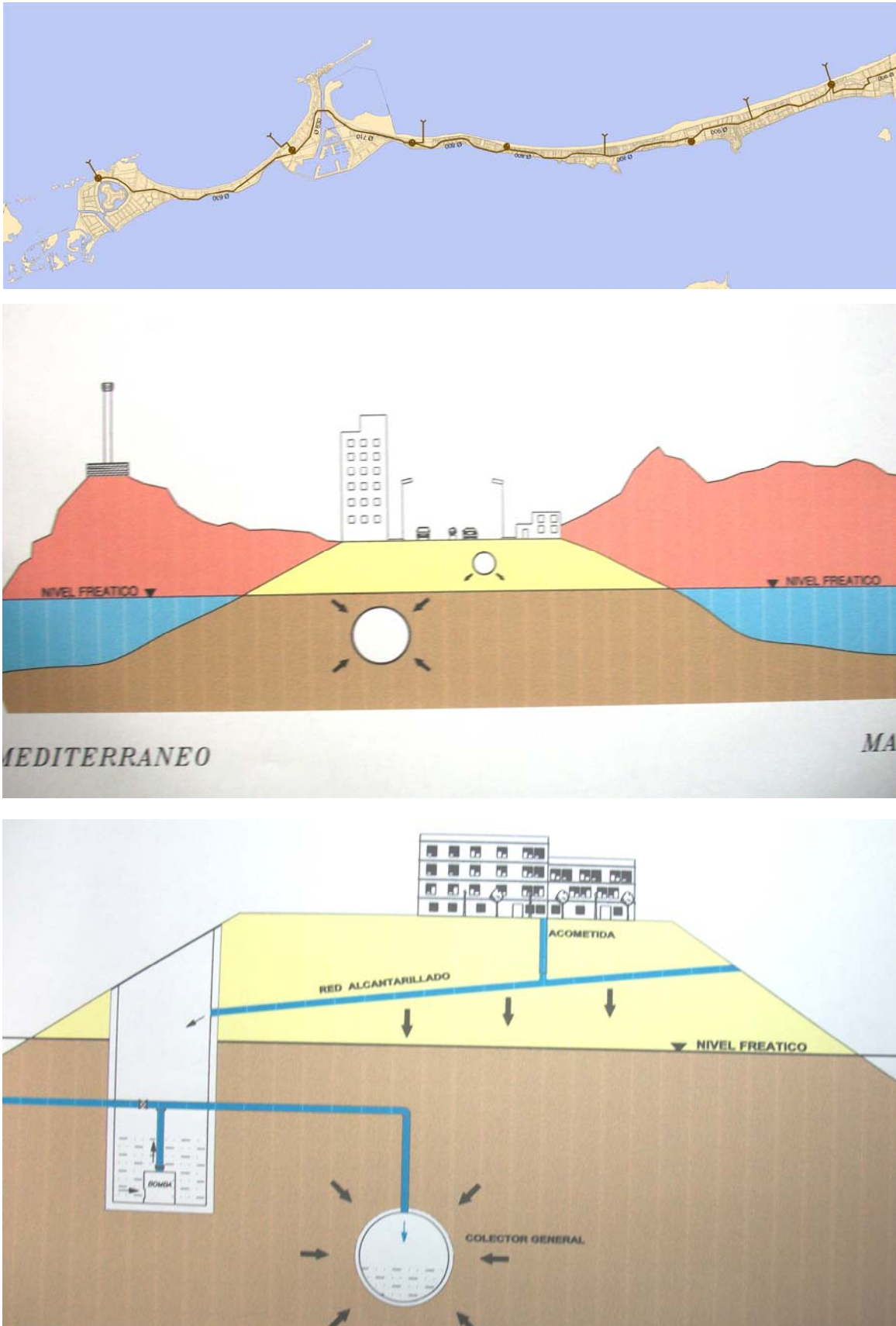


Fig 7.7 Obras del nuevo colector bajo la carretera principal (pagina anterior), emisarios planteados por Bonet en el plan inicial (arriba) y funcionamiento de la antigua y la nueva red de saneamiento (abajo). Fuentes: Archivo personal y elaboración propia.

Las numerosas críticas sobre la preeminencia de la edificación sobre las infraestructuras o dotaciones y servicios se traducen en un creciente malestar social que obliga a Tomás Maestre a publicar en los medios publrreportajes contrarrestando la publicidad negativa que suponen las críticas (fig. 7.8).

Al margen de la evidente situación de las inversiones en infraestructuras (cuyo avance se ha visto claramente superado por la población, o más bien, por la oferta disponible para los meses de verano), existen otras variables más ligadas al diseño que acentúan problemas como el tráfico (fig. 7.9). Una de las consecuencias claras de la nueva coyuntura se visualiza a través de la evidente saturación de la capacidad de la vía central. Con el desmantelamiento del Plan Bonet, uno de los primeros elementos sacrificados como hemos visto son los hitos de los núcleos de alta densidad, cuya organización y forma se diluyen pasando de estructuras elaboradas en alzado a elementos disgregados y desorganizados en planta.

La disposición de estas nuevas volumetrías de manera dispersa, todas ellas con sus propios accesos y calles perimetrales, no sólo rompe el concepto de unidades compactas con accesos únicos de Bonet. Ésta obliga a generar una trama edificatoria mucho más mallada en el viario con numerosos enlaces y cambios de sentido, situación que la carretera central (principal y única infraestructura de comunicación de la lengua de arena), al estar más preparada para un reparto más lineal de los flujos, no tardará en ser incapaz de soportar (fig. 7.9 a).



# LA MANGA

## INFORME A LA OPINION PUBLICA

Ante las constantes e inexactas manifestaciones sobre las supuestas deficiencias de la infraestructura de LA MANGA, manifestaciones que diferentes Autoridades regionales y municipales vienen haciendo públicas —pensamos que por desconocimiento de la realidad— las Empresas firmantes, promotoras y urbanizadoras de LA MANGA DEL MAR MENOR —cuyo exclusivo mantenimiento, restauración y conservación siempre han sufragado ellas primero, y sus propietarios, luego, integrados en ASOCIACIONES y después en ENTIDADES ADMINISTRATIVAS, COLABORADORAS DE LOS EXCMOS. AYUNTAMIENTOS DE CARTAGENA Y SAN JAVIER, dejando a salvo el apoyo económico y asistencial de este último, que decididamente se viene preocupando de LA MANGA de su término en los últimos años— se ven en defensa de la verdad y para conocimiento general, en la impícora e inaplazable necesidad de hacer pública la siguiente:

### COMUNICACION

1.º—La INICIATIVA PRIVADA ha realizado toda la infraestructura de LA MANGA, desde sus accesos, más allá de su propio territorio, y hasta la Carretera de Cabo de Palos (0'6 Km.), pasando por su espaciosa Gran Vía principal (19'4 Km.), cinco de cuyos tramos han sido levantados sobre la mar, sus calles necesarias, plazas y aparcamientos (348.000 m<sup>2</sup>); el alumbrado público que bordea sin excepción, los espa-

cios viales (3.098 báculos); el sistema de evacuación total de aguas negras con sus colectores y redes de saneamiento (56'5 Km.), estaciones de bombeo (9) y emisarios submarinos (9); la traída del agua potable desde los remotos puntos de La Pacheca, en San Pedro del Pinatar y de La Cantera, en el Km. 3 de la Carretera de Palos, más sus ramales a lo largo y ancho de toda LA MANGA, mediante dos acueductos (59'63 Km.) —uno de los cuales financiaron entre todos los dueños— algunos de cuyos tramos cruzan incluso el mar bajo su lecho (1 Km.), más sus redes (60 Km.), ventosas, válvulas y demás elementos interiores de distribución, seis depósitos reguladores (9.000 m<sup>3</sup>) y estaciones de bombeo (6) con sus correspondientes centros de transformación de energía eléctrica incorporados (4); los muros de defensa contra la acción del mar, enterrados tras la línea definitiva de la zona marítimo-terrestre del Mar Mediterráneo (6'7 Km.); nueve sondeos a más de 400 m. de profundidad, en busca de agua dulce, así dentro de LA MANGA (3), como en el término de Cartagena, al sitio de «La Cantera» (1), en el de San Javier, en «El Cabezo Gordo» (1) y en el de San Pedro del Pinatar, en el de «La Pacheca» (4) finalmente; sondeos verificados sobre fincas expresamente compradas a tal fin, más la llevanza luego de la electricidad e instalación de los necesarios centros de transformación inmediatos en los expresados parajes; la instalación en ellos de las estaciones depuradoras; las obras marítimas que comprendieron el acondiciona-

miento y dragado de los cauces artificiales y transformación de las viejas golas de las antiguas pesquerías.

—La «ENCANIZADA DE MARCHAMALO», (3.000 m<sup>3</sup> de pedraplenes, 1.120 m<sup>3</sup> de diques y muros de contención de hormigón y 104.000 m<sup>3</sup> de dragados), la construcción de su PUERTO BELLO, inmediato, (16.500 m<sup>3</sup> de pedraplenes; 860 m<sup>3</sup> de diques y muro de contención y 92.000 m<sup>3</sup> de dragados).

El saneamiento de la zona insalubre inmediata de EL VIVERO (800 m<sup>3</sup> de muros de contención de hormigón, 4.500 m<sup>3</sup> de pedraplenes y 375.000 m<sup>3</sup> de rellenos).

—La «ENCANIZADA DE EL ESTACIO» (1.650 m<sup>3</sup> de muros de contención de mampostería, 184.000 m<sup>3</sup> de dragados) y el Puerto Deportivo inmediato (19.800 m<sup>3</sup> de pedraplenes, 295.000 m<sup>3</sup> de diques y escolleras, 3.000.000 m<sup>3</sup> de dragados, 3.150.000 m<sup>3</sup> de rellenos, 3.460 m.l. de muelles y pantalanes).

—La «ENCANIZADA DEL CHARCO», (1.400 m<sup>3</sup> de muros de contención de mampostería, 150.880 m<sup>3</sup> de dragados) y su inmediata Pequeña Venecia (12.000 m<sup>3</sup> de pedraplenes y 188.000 m<sup>3</sup> de dragados).

2.º—Aquella PORTENTOSA INFRAESTRUCTURA, realizada exclusivamente por la INICIATIVA PRIVADA, es la que ésta ofreció ejecutar en los correspondientes proyectos de urbanización, que en desarrollo de sus PP.O.U., legalmente aprobados y en vigor, fueron sancionados por las Administraciones Turísticas y Urbanísticas actuantes.

Fig 7.8 Publlirreportaje pagado en los periódicos por Tomás Maestre defendiendo la inversión realizada en infraestructuras en La Manga en 1986. Fuente: Hemeroteca diario La Verdad.

## Aumentan los atascos de La Manga

M. P.

Los atascos de circulación en La Manga están alcanzando, cada vez más, importantes dimensiones. Colas de tres y cuatro kilómetros y plantones de hasta una hora son constantes vitales y diarios que los veraneantes de la zona soportan prácticamente dos veces al día. La causa principal se centra en la falta de semáforos en el cruce de la plaza Bohemia, corazón vial de La Manga por donde confluyen diariamente miles de coches. Hasta el momento ninguna medida se ha tomado por los ayuntamientos para solucionar el problema, que viene sucediendo desde el inicio

del verano. A últimas horas de la tarde y primeras de la noche, la fluidez del desdoblamiento de la Gran Vía se ve cortado, y a partir de ahí enormes caravanas se van formando. Todos los vehículos que desde la zona Norte de La Manga van llegando a Eurovesa encontrarán una circulación lenta, que ya en las zonas de el Zoco o monte Blanco se hace insostenible. Los fines de semana la masiva afluencia de público a los locales de "marcha", precisamente en Bohemia y en el Zoco, originan que a altas horas, como a las cinco de la madrugada, existan caravanas de coches, que realizan un trayecto normal de tres minutos en una hora.



Calculan sus pérdidas en 30.000 millones

## Los promotores se oponen al desdoblamiento de La Manga

MANUEL PONCE

El proyecto definitivo de la ampliación y terminación de la Gran Vía de La Manga, dentro del plan general de ordenación urbana de San Javier, junto a la Ley de Costas, ha levantado la polémica entre algunos propietarios y promotores de la zona que creen que este proyecto, que necesitará de la expropiación de terrenos para el ensanchamiento de la vía, supondrá una pérdida cercana a los treinta mil millones de pesetas.

Varios propietarios y promotores de La Manga, entre los que destaca Tomás Mestre, han pre-

sentado al ayuntamiento de San Javier, y dentro del plazo de alegaciones que contempla el plan de ordenación urbana, hasta su aprobación parcial y posterior ratificación de la Comunidad Autónoma, un recurso alegatorio contra el mismo. Esta medida viene originada principalmente por las consecuencias de la ampliación definitiva de la Gran Vía de La Manga, considerada en este plan de ordenación urbana. En este sentido, los propietarios aseguran que "la ampliación de la vía supone la expropiación a ambos lados de terrenos y parcelas de los propietarios, y que

además éstos tendrán que pagar, una vez puesta en marcha la ampliación, las contribuciones especiales". Por lo que se produce, según ellos, que "primero nos expropiaran nuestros terrenos y, además, tenemos que pagar por ellos". En este sentido, el alcalde de San Javier, Ruiz Manzanares, ha señalado que "este proyecto definitivo de la Gran Vía está acogido a la dirección general de Urbanismo. Esta vía poseerá unos cuatro metros de eje, contemplando una carretera de servicios de unos cuatro metros y unos espacios dedicados a aparcamientos".

Fig 7.9 a) Artículos denunciando el colapso de tráfico habitual en La Manga (arriba). b) oposición de los promotores al desdoblamiento de la carretera central de La Manga (abajo). Fuentes: Hemeroteca diario La Verdad y La Opinión.

La situación se acaba agudizando hasta el punto que el malestar cala generando tensiones segregacionistas en los escasos habitantes realmente censados en La Manga (en los años 80, pese a que todavía persiste una cierta población de más de 5.000 habitantes que son residentes habituales de la restinga de arena ya se empieza a apreciar un fuerte fenómeno de estacionalización de la demanda con saturaciones y masificaciones estivales que se convierten en desiertos de hormigón y ladrillo en invierno).

Este fenómeno de la estacionalización de la demanda genera múltiples controversias y debates en cuanto a las inversiones en infraestructuras. Si bien es cierto que existen parámetros de demanda que obligan a dimensionar carreteras, redes de saneamiento, abastecimiento, electricidad, etc. para caudales punta muy altos, existe la grave problemática de que el uso de estas infraestructuras fijas sólo sea amortizado durante tres meses al año. Esto plantea a los municipios el dilema de tener que “alimentar” a su “gallina de los huevos de oro” con unas inversiones de escasa rentabilidad si quieren mantener la afluencia de un turismo de calidad.

A esto se añade la fuerte oposición por parte de promotores y propietarios de cualquier inversión en infraestructuras y dotaciones que suponga una merma en las rentabilidades esperadas en sus solares y parcelas (fig. 7.9 b). La solución adoptada acabará pasando por la postergación de dichas inversiones provocando la huida de los clientes de mayor valor añadido y el incremento de las aspiraciones segregacionistas que acaban planteando un referéndum para su constitución como municipio independiente al margen de las autorizaciones de las autoridades (fig. 7.10).

Jaime Gestoso, único murciano de la fiscalía del Tribunal Supremo

9-8-89,  
ad Opinión

## "Es necesaria la creación del ayuntamiento de La Manga"

Desde febrero de este año es uno de los veinticinco fiscales con que cuenta el Tribunal Supremo, y el único murciano. Está adscrito a la sala cuarta, la de lo Social. Veranea en esta zona "desde que no había luz eléctrica ni en Cabo de Palos", y su vinculación no es exclusivamente por motivos vacacionales: en el 64, cuando era fiscal de la Audiencia de Murcia, fue designado por el Supremo

para intervenir en todos los asuntos referentes a La Manga, en una época de especial conflictividad para la misma. A sus 56 años, con cuatro hijos y una nieta, dice haber colmado suficientemente su carrera jurídica. Le encontramos en el taller de reparaciones de Puertomenor, donde acude cada día para avanzar en la transformación, de un velero de regata en barco de recreo.

ANGEL MONTIEL

Presentaran al ayuntamiento de Cartagena un escrito rechazando al alcalde pedáneo 7-8-89

## La Manga votará el día 27 de septiembre su segregación

ad Opinión

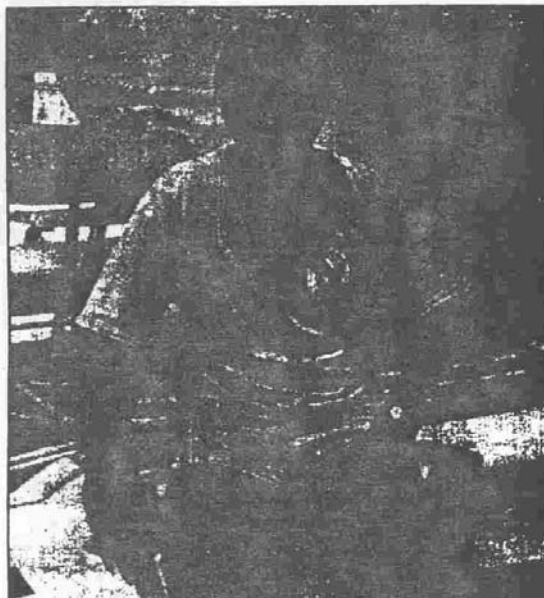
Los actuales problemas de La Manga y las difíciles relaciones con los ayuntamientos de Cartagena y San Javier han llevado a la Asociación de Vecinos, de Amas de Casa y de Empresarios de Hostelería de la zona a tomar la decisión de segregarse de estos municipios y elegir el autogobierno mediante la fórmula de la creación de una

entidad local menor. Además, presentarán un escrito al alcalde de Cartagena, Antonio Vallejo, en el que rechazarán el nombramiento a dedo del pedáneo. El día elegido para la votación de consulta entre los residentes empadronados en La Manga será el próximo 27 de septiembre, coincidiendo con el Día Mundial del Turismo.

MANUEL PONCE

La decisión de la segregación ha sido tomada, según el presidente de la Asociación de Vecinos, Víctor Lizán, "ante los numerosos problemas de infraestructura y de servicios mínimos que posee la zona y la pasiva actitud de las administraciones locales de Cartagena y San Javier sobre el tema. Esto ha creado en los residentes de La Manga la necesidad de prontas soluciones, y nosotros, como asociaciones representativas, hemos tomado la decisión de pedir la segregación y convertirnos en una entidad local menor. De esta manera gestionaremos directamente las soluciones que atañen a nuestros problemas".

Esta decisión de la separación administrativa será llevada a consulta entre los residentes empadronados en La Manga el próximo día 27 de septiembre, ante la presencia de un notario, y coincidirá con la celebración del Día Mundial del Turismo



las transferencias en servicios mínimos

Los vecinos rechazarán al pedáneo elegido a dedo

Las tensas relaciones entre los vecinos residentes en La Manga y el municipio de Cartagena han alcanzado su situación más difícil en estas semanas, con la decisión del gobierno municipal de nombrar a dedo y amparado en la Ley de Régimen Local al alcalde pedáneo en la zona. Esta decisión ha llevado a la Asociación de Vecinos, a la de Amas de Casa y a la de Empresarios de Hostelería a presentar un escrito en el que advierten que "no reconocemos al alcalde pedáneo como tal si no hay consulta previa a los vecinos. Pensamos que este tipo de decisiones a dedo no son normales en un Ayuntamiento democrático y no debe de permitirse". Por otra parte, el mismo escrito asegura que "una vez constituida la entidad local menor, ésta elegirá nuestro propio alcalde."

Fig 7.10 Artículos anunciando la intención de segregar La Manga para convertirla en municipio independiente. Fuente: Hemeroteca diario La Opinión.

## **7.2 La aparición de la Ley de Costas de 1988: el pulso competencial entre Comunidad Autónoma y Ayuntamientos por el control urbanístico**

### *7.2.1 Primeras reivindicaciones ecologistas en torno a la insostenibilidad del proceso urbanístico*

La problemática medioambiental que a finales de los 70 empieza a asomar como una nueva variable en el complejo puzzle sociourbanístico que constituye La Manga y el Mar Menor adquiere verdadera carta de naturaleza a partir de los años 80.

Como hemos visto en el primer capítulo, La Manga constituye una formación natural de arena de aproximadamente 22 km de largo y una superficie de 500 hectáreas. Creada de manera natural, es fruto en la cronología geológica reciente del Mediterráneo del aterramiento que fueron generando los islotes que emergían por las corrientes dominantes. Este aterramiento conforma a día de hoy un desaparecido cordón dunar con más de 40 km de playa de arena fina.

Como consecuencia de este cerramiento natural, la laguna del Mar Menor ha presentado tradicionalmente altas tasas de salinidad, que han concedido especiales cualidades terapéuticas a sus aguas, y le han conferido un peculiar ecosistema marino. Esta alta salinidad se ha compensado históricamente de forma natural por los tres puntos de conexión que presenta con el Mar Mediterráneo denominados Golas, en los cuales los pescadores aprovechaban el tránsito sistemático de ciertas especies para situar a sus salidas las encañizadas, un ingenios de pesca contruidos con cañas, donde los peces que entran en el mediterráneo se encuentran cogidos sin posibilidad de retorno, guiados por las corrientes marinas o los ciclos de desove.

De sur a norte serían: en primer lugar, a escasos kilómetros del acceso sur, creada artificialmente para implantar los puertos náuticos

de la Playita y el Club Dos Mares, la llamada Encañizada de Marchamalo, cegada repetidamente por los arrastres de arena de los temporales de levante, que obligaban a dragarla periódicamente.

A continuación estaría El Estacio, en el lugar donde se localiza hoy día el Puerto Tomás Maestre. Este era el canal más estrecho, pero que al dragarse para facilitar el paso de embarcaciones, (alcanzando los 300 metros de ancho y los 4 metros de calado), ha terminado por incluso mutar en su entorno las características del Mar Menor. Sus aguas, ahora mucho menos saladas que antes, han desencadenado el traslado de diversa fauna marina, modificando significativamente su ecosistema. Por último, la tercera conexión de la Manga se sitúa en la zona norte, en las salinas del Cotorrillo, sobre la laguna de Veneciola, cuyas aguas de escasísimo fondo terminan fundiéndose con los límites del municipio de San Pedro, que forma parte de un parque natural protegido actualmente.

La colmatación de la laguna provocó la pérdida de superficie y profundidad por arrastre de sedimentos procedentes de la actividad minera y por la deforestación a través de las ramblas que desembocan en el Mar Menor. Actualmente ocupa 135 Km<sup>2</sup>, almacenando un volumen de 610 millones de metros cúbicos con profundidades máximas de 6,8 m siendo la media de sus fondos de poco más de 3,6 m.

El aumento del intercambio del volumen de agua entre los dos mares, tras el dragado del canal del Estacio que pasó de una profundidad de 0,5 m a 4 m, ya en los años 80 resulta evidente que ha provocado un proceso de “mediterraneización” de sus aguas:

- Se rebajaron las salinidades desde los 53 gramos por litro, a los máximos valores actuales de unos 47 g/l
- Se han suavizado en 2 C° las temperaturas extremas
- Se ha alterado la biota al introducirse nuevas especies. En el fitoplancton el número de



especies se ha multiplicado por 10 y el de peces y moluscos por 2, con la aparición de nuevos grupos taxonómicos, como el de equinodermos.

- Desaparecieron especies antes frecuentes, como la anguila o el langostino (que ahora ha retornado) y otras como el caballito de mar. Por otro lado, se han extendido otras que se han convertido en especies invasoras del espacio marino, como la *Caulerpa Prolifera*, que llegó a tapizar el 95% de los fondos arenosos y las medusas *Pelagia noctiluca*, *Rhizostoma pulmo* y *Cotylorhiza tuberculata*<sup>4</sup> que han llegado a convertirse en algunos años en una auténtica plaga alcanzando concentraciones estimadas de más de 9 individuos por metro cuadrado a finales de la década de los noventa.

- Las capturas pesqueras, tradicionalmente mújoles y doradas, se han reducido más de un 80%.

Por último, la contaminación producida por nutrientes, principalmente nitratos, procedentes de la expansión de la agricultura de regadío en el entorno de la laguna (arrastrados a través de las ramblas que desembocan en ella), ha provocado un aumento de la concentración de materia orgánica acelerándose de manera difícilmente ponderable los procesos de eutrofización.

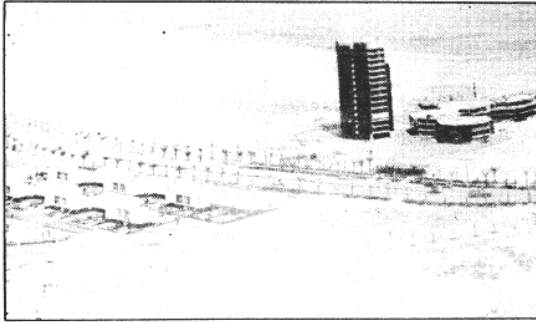
La creciente concienciación social con la problemática medioambiental del Mar Menor acabó saltando a los medios nacionales por la encarnizada disputa entre un Tomás Maestre, que ahora encabezaba la legión de ávidos promotores que él mismo involuntariamente y contra sus deseos había creado. La visión del que fuera el joven padre intelectual de La Manga en los 60 ya no es tan utópica, ni soñadora, sino que se restringe a la de un empresario sumido en un marasmo de litigios judiciales contra administraciones, privados y organizaciones ecologistas y necesitado de rentabilizar sus inversiones y (fig. 7.11).

4. *Pelagia noctiluca*, *Rhizostoma pulmo* y *Cotylorhiza tuberculata*



Viaje a los enclaves del litoral costero español (2)

La Manga: 24 km en disputa



Entre estas dos imágenes distan sólo 21 años. En la de la izquierda se ve el primer bloque de apartamentos construido sobre los arenales de La Manga. En la otra, el mismo edificio arropado por las construcciones actuales.

Manga del Mar Menor (Murcia) (De nuestros enviados especiales) - El pasado 17 de julio la sala de lo contencioso administrativo de la Audiencia de Albacete dictó sentencia favorable a la propiedad privada de las playas de La Manga del Mar Menor. En plena canícula la opinión pública se quedó helada. La estrecha barra de tierra y arena que configura La Manga, con el Mar Menor a un lado y el Mediterráneo al otro, se extiende a lo largo de 24 kilómetros con anchura mínima y máxima de 50 metros y un kilómetro, respectivamente.

En el pasado de esta tierra defendida hace unos centenares de años como "arenal de última clase que produce sólo salados y algunos juncos" aparece un rey, Jaime I, que en 1266 donó La Manga al Concejo de Murcia, en cuyo haber patrimonial "permaneció" hasta que en 1837 se produjo el segregamiento del Ayuntamiento de San Javier. La Manga era por entonces, y lo siguió siendo durante muchos años, terreno de pastos.

En 1864, y por 30.000 reales de vellón, La Manga es vendida a los Maestre. Desde entonces, la escritura de compra de las tierras ha sido dividida y subdividida por sucesivas herencias familiares. Los Maestre instalaron en la zona diversas industrias salinas. Una, que se llamaba Buena Suerte, terminó de mala manera.

En 1955 Tomás Maestre Aznar, fogado, tuvo la idea de hacer turística aquella zona desértica. Habló con su tío, propietario de la mayoría de las tierras del istmo y le pidió que se las vendiese. "Contente conmigo si algún día me decido a vender", le respondió el tío al sobre.

Contó con él tres años más tarde. Adquirido por una embolia, vende. Tomás Maestre Aznar compró la mayoría de las tierras al tío. A otros familiares - "los diestres", les llama él -, no hubo forma de convencerlos. Ya tenía bastante, sin embargo. En 1959 iniciaba una serie de estudios técnicos sobre la incidencia de mareas, temporales y acciones del mar sobre la barra de arena que uno ó dos veces por año se rompa como consecuencia del mal tiempo. La infraestructura se llevaría a cabo en 1963. En 1965 se empezaba a edificar. Empezaba también el bío. La sombra de Mendizábal y su desmoralización planea también sobre La Manga, como en el resto de las playas privadas que hoy mantienen un litigio con el Estado.

El deslinde

En 1964 Tomás Maestre Aznar solicitó del Ministerio de Obras Públicas un deslinde de la zona marítimo-terrestre. En la respuesta de la Administración hubo cautela: concedía autorización para el plan de ordenación de La Manga pero se reservaba el derecho de reivindicar el dominio público. La Administración siguió en silencio hasta 1980. Ese año el Estado se puso reivindicativo.

La Manga ya era entonces prácticamente lo que es hoy: un monumento al caos a lo largo de los 18 kilómetros sobre los que se ha actuado urbanizando la barra que

Maestre, litigante con el Estado: respeto a los ecologistas, pero me río de los ecologistas

Tomás Maestre Aznar tiene sesenta años, cinco hijos y experiencia en la administración como presidente de la comisión de Turismo en el Plan de Desarrollo y como presidente de Aviaco. En La Manga todos conocen a don Tomás pero nadie sabe dónde está don Tomás.

-Nos creíamos que era usted algo así como un mafioso impresionante...

Ha reído. Ha explicado que el otro día estuvieron con él un par de ingleses. Cuestión de negocios. Al despedirse le dijeron, muy cortésmente, que se llevarían una agradable impresión. -Debian pensar lo mismo que ustedes. A mí eso me gusta. Siempre es mejor que digan que eres malacorado, estúpido e imbecil que no agradable, simpático e inteligente. La gente que viene precavida y desconfiada termina diciendo "hombre, pues tampoco está tan mal este tipo..."

Tomás Maestre Aznar tiene su casa en el interior del puerto deportivo de La Manga. Es una casa oculta a la mirada exterior. Tan sólo desde la carretera se divisan sus terrazas superiores y se adivina una frondosa vegetación, espléndida, la única que es visible en La Manga. "Cuestión de amor y de tesón", según don Tomás. "En muchos lugares de La Manga se plantó una vegetación semejante a ésta pero nadie la cuidó y ha muerto", razona con aplastante seguridad acariaciando con la mirada la verde vegetación que se extiende a sus pies, al otro lado de los amplios

ventanales de su despacho situado en la penumbra, un intempestivo salmón que asemeja el camarote del capitán de un lujoso transatlántico, los ventiladores colgantes del techo de madera, barcos en miniatura llenando los rincones, enormes timones adosados a las paredes, planos, cajas humidificadoras de cigarrillos habanos, surtidos detalles de un mundo marítimo, situación de poder...

-¿Qué le critican?

-Que he hecho La Manga. -¿Le critican también la destrucción de un paisaje? -Destruyendo escorpiones, culebras y alacranes. El otro día un diputado dijo que habíamos transformado La Manga en un lugar inhóspito. Pienso que no sería tan inhóspito cuando viene tanta gente. -A usted los ecologistas le deben resbalar... -Yo a los ecologistas los respeto. Los que me dan risa son los ecologistas. A mí me preocupa la conservación de la naturaleza y el progreso económico. Si preservar la naturaleza conlleva atraso y miseria para los moradores, creo que falla algo. A mí me preocupan los pájaros pero me preocupan más los niños que pasan hambre porque sus padres no tienen trabajo. En La Manga se ha dado trabajo a los padres de muchos niños.

-¿Y eso mismo no se podría lograr con un paisaje menos masificado? -Sí. Pero ocurre que el turista sólo quiere bañarse donde hay mucha gente.

lenguaje populista, prefere fijar la atención en otro punto: "En el del turismo como factor de transformación socio-económica de una tierra irredenta que sólo tenía tres salidas: paupérrimas: la pesca, la minería y la agricultura."

El 12 de enero de 1963 el ministro Fraga visitó La Manga. Tomás Maestre Aznar le llevó a la caseta del guarda, un punto perdido en el paisaje desértico. Era un día muy frío. Tomás Maestre Aznar dice que lo recuerda como el único día en el que ha visto, a lo largo de sus sesenta años de vida, nieve en la lejana sierra de Cartagena. Fraga miró hacia el cabo de Palos, que aquel día se divisaba en el horizonte, sin que la niebla lo difuminase, y dijo:

Aquel día de enero...

Tomás Maestre Aznar dice que no hay que exaltar. "A la gente le gusta la masificación". El, con

-Usted para los socialistas debe ser un hueso... -No, ¿por qué? -Es usted simpático, tiene sentido del humor, es inteligente, está preparado, ama la buena vida. Resultaría un enemigo más cómodo si fuese todo lo contrario.

-Yo con los socialistas me llevo bien. Incluso pienso que dentro de unos años llegarán a aprender y se darán cuenta de que una cosa es predicar y otra dar trigo.

-¿Con que político se ha entendido usted mejor? -Con Fraga. -Bajo su capa de cordialidad debe ser usted un hombre durísimo... -Normal. Yo sólo me defiendo cuando me acorralan.

-¿Y le han acorralado alguna vez? -Varias. -¿Cuándo se ha sentido más acorralado? -Los dos últimos años. Por parte de los montones del error ajeno, que son aquellos que critican y nunca hacen nada.

-¿Y usted, ante esas críticas, tranquilizo... -Sí. Los años dan cierta sabiduría. -¿Se siente feliz con lo realizado? -No, porque no me dejan vivir y uno termina perdiendo la ilusión.

-¿Siente usted mucho desprecio por los domingos? -No. Lo que me molesta es la minoría incivil de domingos que ensucia las playas.



Tomás Maestre

-Voltemos a hablar de los socialistas... -Mejor que no. Ya sabe usted aquello de "dale pastillas al nene con la tos que tiene", ¿no? -Pues hoy gente que dice que la derecha está contenta con el PSOE porque más que socialistas parecen tecnócratas... -No. No son tecnócratas. Son dilettantes.

-El camarote del capitán del "Titanic" debió ser así de íntimo y lujoso. ¿Tiene usted también la pistola a punto en la mesa del despacho para pegarse un tiro en caso que se hunda la nave? -Tomás Maestre Aznar ha reído mientras encendía el tercer "Montecristo" a lo largo de la entrevista.

E. M. J. M. G.

ban envueltos en bufandas y abrigo y embarcaban, días después, tras aperitivo, sangría y flamenco, habiendo comprado, en su mayoría, un apartamento. Así se empezó a escribir la historia de La Manga hasta 1968, año en el que el Mayo francés arruinó al socio gallo de Tomás Maestre Aznar y La Manga tuvo que buscar clientes en Alemania. Ellos son ahora, junto a los españoles, básicamente de Madrid, y los ingleses como clientes de hotel, los turistas que llenan La Manga, en cuyas playas en litigio con el Estado, el Ministerio de Obras Públicas, pensaba invertir 203 millones de pesetas con el fin de nacionalizarlas. Tras el conflicto, el MOPU ha preferido invertir esos millones en la mejora de la zona de Los Nietos, situada también en el Mar Menor.

Como un lago

El Mar Menor es como un lago, sureado por bancos de pescadores y embarcaciones deportivas. El Mediterráneo parece contagiarse aquí de la placidez de su mar vecino. Entre un mar y el otro, la estrecha franja de tierra que configura La Manga, aparece desde la lejanía como una tenue, apenas esbozada línea trazada sobre el mar, los rascaieles surgiendo fantasmagóricamente como si flotasen sobre el agua.

Es, es la tierra en litigio. Un contencioso que tan fantasmagóricamente como los rascaieles que parecen brotar del mar, tiene todos los visos de ser tan sólo teórico, dado que una expropiación real por parte del Estado aparece tan problemática como pueda ser el que en La Manga se prohíba ser el baño en sus playas a todo aquel que no fuese inquilino de sus hoteles, apartamentos o torres. El Estado ha recurrido ante el Tribunal Supremo la sentencia dictada por la Audiencia de Albacete en favor de Tomás Maestre Aznar, nieto del hombre que reunía en su finca de La Manga a Figueras, De la Cueva, Maura, Serret, cuando la política y las playas eran cosas de poca gente.

Dice ahora Tomás Maestre Aznar, el mastín "Kaiser" asistiendo juguetón a la entrevista, que determinados políticos murcianos se quejan de la infraestructura de La Manga, sin reconocer que esa infraestructura fue creada para atender a su propia población y no a la que llega de fuera, se baña en sus playas, ensucia sus arenas y se marcha sin pagar ni cinco céntimos dejándolo que el gasto de limpieza lo paguen otros.

EUGENIO MADUEÑO JOSÉ MARTÍ GÓMEZ

AMAT ALFOMBRAS LIQUIDAMOS TODAS LAS EXISTENCIAS POR CESAR EN EL NEGOCIO ULTIMO MES PIAU CASALS, 8 (junto plaza Galvo Sotelo) Tels. 200 13 58 - 209 53 35

¡VALLE DE ARAN! PARADOR DE TURISMO D. GASPARD DE PORTOLA Crta. a Baqueira-Beret. Les ofrece dos noches o un fin de semana por 6.050 + IVA ptas. (p/a. Comprende: 1er día alojamiento: 2º día, pensión completa y excursión en Land Rover, valles, lagos y montaña, parajes realmente inolvidables: 3er día, desayuno. Sólo hasta 18 dic. excepto fines de semana 31 oct. y 9 dic. Niños menores de 10 años, 20 % descuento RESERVAS. Tel. 973/84-08-01 - 02

tot sofa llit 40 modelos diferentes de sofás como Gran Via, 556 (Casanova) 255 75 27 - BARCELONA 08011

Fig 7.11 Artículo en el diario catalán La Vanguardia analizando la situación de La Manga en 1986. Fuente: Hemeroteca diario La Vanguardia.

Al margen de la problemática de la afección del proceso urbanístico al ecosistema del Mar Menor, un tema más ingenieril que no adquiere tanta resonancia en los medios de comunicación por su complejidad técnica (pero que para el futuro de la Manga resulta primordial), es la evolución de la dinámica litoral, fenómeno que pocos ingenieros han estudiado en la restinga mangueña. La línea de costa cambia a medio plazo por el transporte longitudinal de arena, y en condiciones simplificadas algunos ingenieros de costas han podido predecir su evolución utilizando modelos numéricos. Si a esto añadimos las variables distorsionadoras que el proceso urbanizador puede tener sobre una línea de costa salpicada de espigones, puertos deportivos, aterramientos, dragados, etc. el modelo evidentemente se vuelve mucho más complejo.

En el caso concreto de La Manga, las estimaciones indicadas en algunos estudios mediante el modelo empírico del CERC (*Coastal Engineering Research Center*) apuntan un transporte neto de sedimentos de Norte a Sur estimado en 247.000 m<sup>3</sup>/año, lo cual haría tener, por ejemplo, en Cabo de Palos amplias playas al Norte por el efecto barrera que genera al importante volumen sedimentario derivado. Esto, evidentemente, se demuestra exagerado por su discrepancia con el comportamiento real de la línea de playa, siendo posible que la realidad posiblemente no supere los 60.000 m<sup>3</sup>/año.

Sin embargo, sí que es indudable que el efecto de la mano del hombre ha generado la aceleración puntual de diversos procesos. En España, la construcción de los más de 700 embalses como elemento interruptor del flujo de sedimentos fluviales en los últimos 50 años, estuvo en las últimas décadas en la base del déficit acumulado en el desequilibrado balance sedimentario costero. En La Manga, sin embargo, no es el aporte de los ríos la variable distorsionadora de la dinámica sedimentaria que ha ido modificando la línea de costa estas últimas décadas. Son la compartimentación en células sedimentarias artificiales del litoral con diques y espigones (batimetría de apoyo por debajo de la

acción del oleaje de tormenta), y la ocupación de las dunas las que han tenido unos drásticos efectos sinérgicos y extensivos de la erosión costera, obligando a las administraciones a rellenar alguna vez las playas de manera artificial para mantener su anchura.

En este sentido, las tres actuaciones que más influencia han tenido en el desequilibrio sedimentario de La Manga son:

1) El puerto de San Pedro del Pinatar, que se comporta como una barrera total al transporte longitudinal de sedimentos con sentido Sur. Un efecto de atrapamiento en el interior del puerto ha motivado una disminución de calados y el desarrollo continuado de una playa hasta el contradique. Se puede apreciar en la cartografía histórica una fuerte erosión generalizada al sur del puerto, tras la prolongación de sus diques durante los años 1947-1957, alcanzándose unas retracciones en el borde mediterráneo de hasta 5 m/año, que posteriormente se fueron compensando durante las siguientes décadas.

2) Las zonas de comunicación de las encañizadas al norte de Veneciola con el Mar Menor, que actúa como un área de atrapamiento de sedimentos, facilitando su entrada al *lagoon* marmenorense. Están defendidas de los temporales por pequeños escollos, restos de una barrera arenosa cementada próxima a la costa, cuya degradación podría suponer un incremento sustancial de la energía de oleaje que llegase a las playas del norte de La Manga. Esta línea de escollos origina un corredor para el transporte de sedimentos. Éste ha provocado que, entre Punta Pudrider y Punta del Cocedor, exista una enorme playa cóncava consecuencia del desequilibrio sedimentario, que hace retroceder la línea de costa para conseguir la estabilidad. Se trata del sector más vulnerable de La Manga en su geomorfología. Se ha apreciado una alta variabilidad en el avance o retroceso costero que va desde los 32-48 m. de erosión entre 1947-1957 hasta los 15 m. de degradación de durante el periodo 1957-1972 (fig. 7.12).

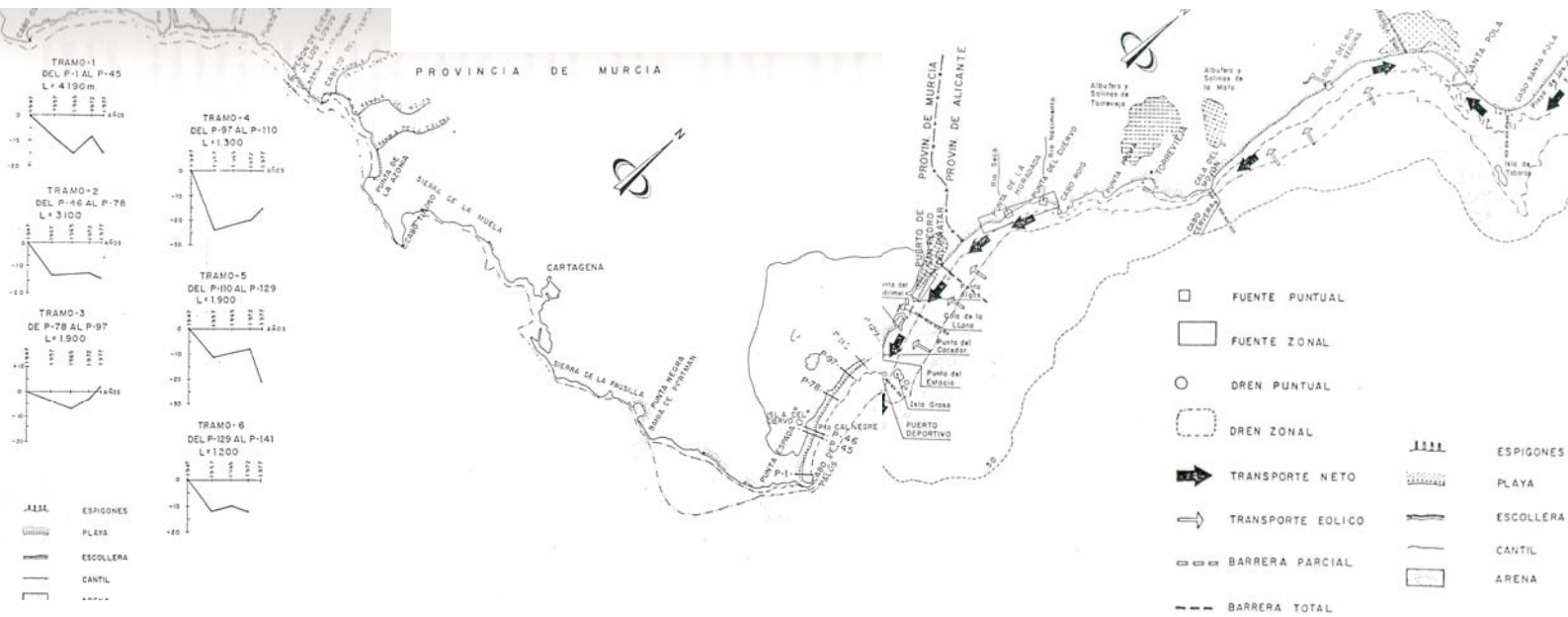


Fig 7.12 Estudios realizados por el MOPU sobre la variación de la línea de playa en la costa murciana. Fuente: Archivos históricos del Ministerio de Fomento (Demarcación de costas de la Región de Murcia).

3) El tercer factor es el macro Puerto Tomás Maestre, otra barrera al transporte sedimentario longitudinal que impide la llegada de sedimento descalzando las playas meridionales de La Manga, si bien no parece el responsable del importante retroceso costero experimentado por éstas durante las últimas décadas.

Al ocupar las antiguas encañizadas del Estacio, desde su construcción y dragado de su canal en 1973 ha supuesto un elemento sumidero del flujo sedimentario introduciendo el transporte litoral en el Mar Menor y generando un desequilibrio en las playas con tasas de erosión de 1.5-2 m/año. Sin embargo, la culpabilidad del puerto en este asunto no es del todo justificable, ya que hay que recordar que cronológicamente se solapa con el proceso de urbanización de la propia Manga. Ésta, con su edificación a costa de arrasar los campos dunares que jugaban un decisivo papel en la alimentación sedimentaria de las playas (actuando como un seguro para la estabilidad del cordón por su papel de reservorio arenoso), esté posiblemente más vinculada al progresivo proceso erosivo de algunas playas en la vertiente marmenorense.

Para poder conocer realmente qué consecuencias ha tenido la construcción y el dragado del Puerto Tomás Maestre, y cual sería el impacto de Puerto Mayor es muy necesario conocer con exactitud la naturaleza real del intercambio de volúmenes que se produce en el canal del Estacio entre Mar Menor y Mar Mediterráneo. Según el profesor Luís Arévalo<sup>5</sup>, la mayor circulación entre ambos mares se produce en dicho canal, quedando la gola de Marchamalo situada al sur sin apenas “ventilación”, debido a los problemas de cegamiento en la bocana y las encañizadas del norte como elemento meramente testimonial debido a los pequeños caudales que mueven por su escasa profundidad. De forma simplificada podríamos decir que el intercambio de agua entre uno y otro se debe a fuerzas originadas por las mareas y agentes atmosféricos, principalmente la presión atmosférica.

5. Luis Arévalo Díaz del Río. Proyecto de investigación de la Universidad de Málaga Intercambios en el estrecho de Gibraltar y su respuesta a forzamientos meteorológicos y climáticos. Ministerio de Educación (2006).

Modelizando la fuerza resultante como la diferencia entre los niveles de ambos mares  $\Delta h$ , el régimen de movimiento podemos asimilarlo al principio de “vasos comunicantes”.

De acuerdo con las ecuaciones de la hidráulica, esta diferencia de altura vendría dada en ausencia de otros condicionantes por las velocidades longitudinal y transversal  $u$  y  $v$  de la corriente del Estacio según la siguiente fórmula:

$$u = \frac{g \cdot W}{v \cdot L} \Delta h$$

siendo  $g$  la gravedad y  $L$  y  $W$  la anchura y la longitud del canal (fig. 7.13).

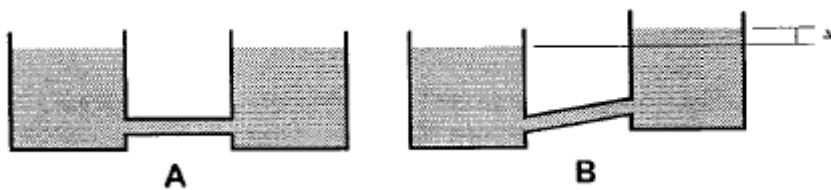


Fig. 7.13 Modelización del intercambio de volúmenes mediante la diferencia  $\Delta h$  en modelo de vasos comunicantes (Fuente: estudios de impacto ambiental de Puerto Mayor).

Diversos estudios (*op. cit.* Luís Arévalo) han demostrado mediante la implantación de correntómetros que, al margen de las múltiples irregularidades y discontinuidades del canal en su sección, por lo general la velocidad transversal en dicha zona es de componente sur y suele mantenerse estable entorno a valores de 0,1 m/sg. Asumiendo como elemento constante la gravedad, y manteniendo la anchura  $W$ , se puede llegar, en efecto, a la conclusión de que si bien las obras realizadas en el pasado han acentuado el efecto sumidero del canal del Estacio para con el Mar Menor, provocando el fenómeno de *mediterraneización* en sus aguas, también es cierto que la finalización de las obras comentadas en el capítulo anterior y aprobadas por el TSJM no supondrían posiblemente un impacto notable en el equilibrio del entorno.

Esto es debido fundamentalmente al hecho de que, en la situación actual, las condiciones de entrada del canal (para el sentido de movimiento desde el Mediterráneo al Mar Menor) no se modifican sustancialmente puesto que la corriente ya es forzada por el dique de Levante ya construido, al entrar en dirección SE-NW (considerando un régimen estático en el canal,

donde sin embargo existen corrientes). En este caso, la finalización del dique pasando la longitud  $L$  del canal de 1.500 metros a 2.150 redundaría más como impacto positivo (Montsó del Prat, 2010), siendo por tanto necesario realizar al menos la obra del dique para poder establecer un equilibrio definitivo en la dinámica litoral del entorno (fig. 7.14).

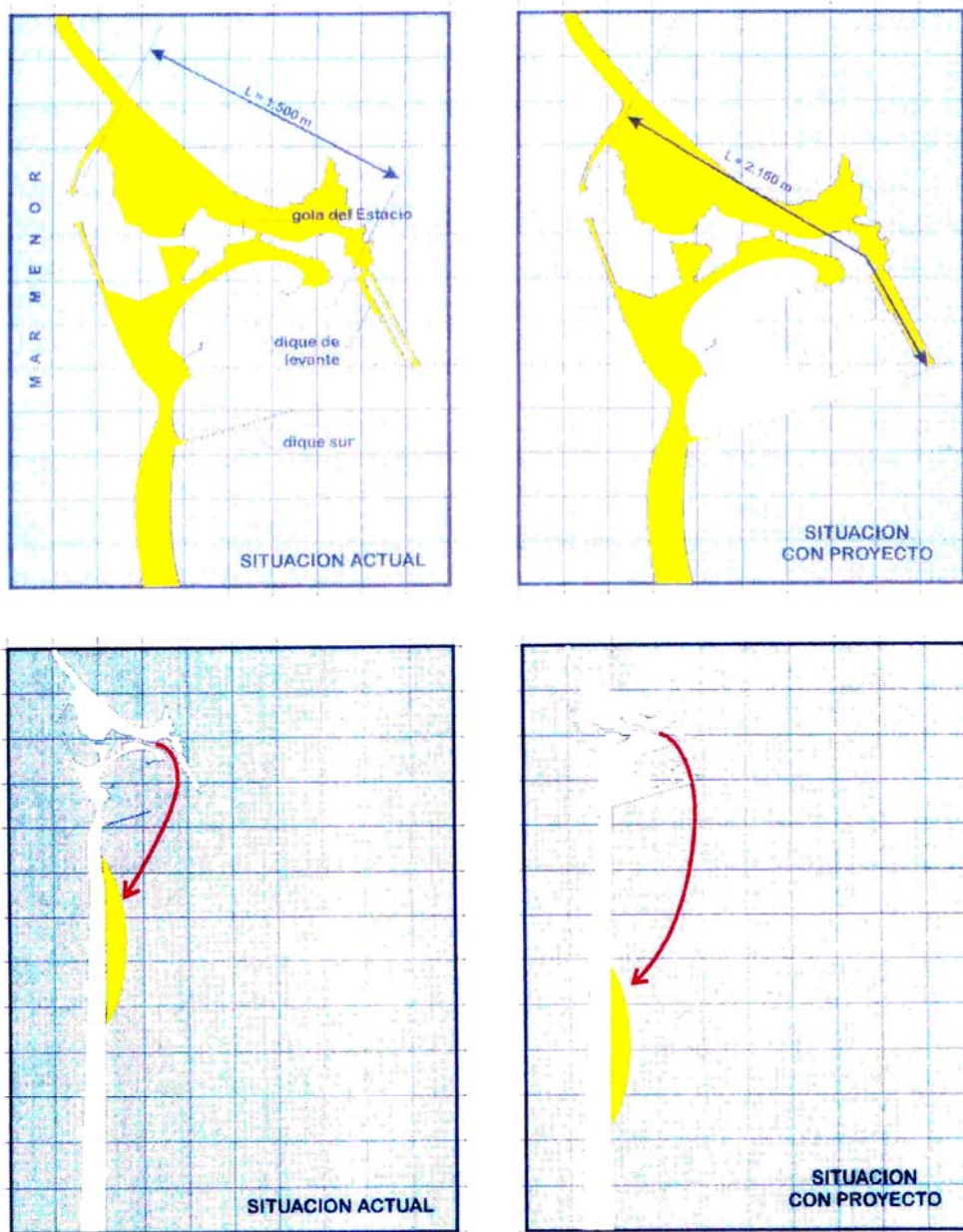


Fig 7.14 Estudios realizados por el ingeniero de caminos especialista en puertos para el peritaje del estudio del impacto ambiental de Puerto Mayor para la causa instruida en el TSJM (Fuente: Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de la Región de Murcia).



Sin embargo, estas conclusiones no son definitivas. Muchas de las hipótesis planteadas parten del trabajo realizado por el MOPU en 1979, “Estudio de la dinámica litoral de la costa peninsular mediterránea. Provincias de Murcia y Alicante”, en las que se contemplaba el Mar Menor como elemento sumidero de materiales en el tramo de Cabo de Roig a Cabo de Palos produciéndose el arrastre de materiales hacia el sur. La fuente de materiales se correspondía, por tanto, con los aportes de las ramblas de los ríos Seco y Nacimiento de Alicante, así como con los arrastres ortogonales de la costa. La Gola del Estacio suponía como habíamos indicado una barrera parcial, tal y como sugerían los topónimos de zona norte: El Pudrimel y Punta Algas.

El dragado del canal y la posterior construcción del dique de Levante multiplicaron en principio el efecto, que ya producían de manera combinada la Punta y la Gola configurando el Estacio como una barrera total. Sin embargo, también existe la posibilidad, no contemplada por los estudios comparativos del MOPU (rigurosos en su perspectiva histórica, pero no tan amplios en el planteamiento de hipótesis), de que el canal constituyese una fuente de aporte de materiales en vez de ser un sumidero.

Esta hipótesis se apoyaría en diferentes hechos, como por ejemplo que con carácter previo a la construcción de los diques de la fachada mediterránea, existía ya de manera natural una línea Punta El Estacio-Isla Grosa constituida por una sucesión de escollos y puntos bajos rocosos, que sólo por su dirección normal al viento dominante del EN no parece haberse convertido en un istmo arenoso. Asimismo, según parece en el propio cálculo del dique de Levante, que está construido sobre roca para protegerlo de los temporales, éste sólo exigió pese a su orientación levantar una altura sobre el nivel del mar de entre 3 y 5 metros, debido a la escasa profundidad marina que contemplaba la ola de estudio (y es que bajo el dique de Levante, la profundidad oscilaba tan sólo sobre los 2 metros y entre los Escolotes y la Isla Grosa la profundidad máxima no es muy superior a los 5 metros).

De esta manera, puede pensarse que en el entorno de la punta del Estacio la corriente Norte-Sur, que originaba depósitos de algas y arena en su cara norte, y se desviaba hacia el oeste distanciándose en realidad de la orilla de la costa.

Se puede concluir por tanto que, pese a ser innegable la repercusión de Puertomenor y PuertoMayor en la dinámica litoral, alterando irreversiblemente los ecosistemas marinos en una superficie de más de 45 Ha por oclusión de fondos con materiales de relleno y la antropización de los hábitats naturales, existen muchos matices a la hora de valorar los impactos. Es por tanto también posiblemente una hipótesis razonable desde un punto de vista técnico incluso el terminar algunas obras de los diques que llevan bastantes años parcialmente ejecutadas.

De igual manera, se ha de puntualizar el diferente impacto que han producido los distintos elementos, siendo sin duda los más lesivos medioambientalmente los ejecutados en los años 60 y 70. En otros casos sin embargo, como el dique Sur por ejemplo, paralelo y muy próximo al natural de la Punta de El Estacio, su influencia es prácticamente nula, para los efectos beneficiosos que generaría frente al olaje.

Estos efectos, debido a la regresión en esa zona, son sobradamente conocidos en las playas mediterráneas más meridionales. Buena prueba es, por ejemplo, el emplazamiento del emisario Sur de El Estacio (se proyectó en 1979 una estación depuradora, a la que cinco años más tarde cuando se aprobó y se procedió a su replanteo, en 1984, hubo que renunciar, debido a que en esas playas se había producido una regresión de 20 metros). Por el contrario, por ejemplo, la línea de bajos que une la Punta del Estacio con la isla Grossa si que es un elemento de imprevisible afección cuyo protagonismo en este fenómeno es prácticamente desconocido y sería más digno de estudio.

Por último, hay que señalar que en esta compleja problemática de la dinámica litoral (que tantas opiniones dispares suscita sobre los

desarrollos urbanísticos que incluyen actuaciones portuarias, y que se mantiene hoy en día en plena vigencia por el papel principal que juega en el conflicto judicial de Puerto Mayor), tiende en general a centrarse en La Manga únicamente en el caso de la fachada mediterránea.

Esto es debido a su importancia básica para el turismo, que obliga a ejecutar algunos reperfilados en su línea de costa, trasladando arena desde unos puntos a otros de su perfil longitudinal, u obligando a los constructores a emplear los volúmenes sobrantes de los vaciados de las cimentaciones en los edificios para reabastecer la maltrecha línea de costa frente al inevitable problema de la regresión dunar.

Sin embargo, pese a lo que habitualmente se cree, la zona más dañada por la ausencia de aportes sedimentarios no es la fachada mediterránea sino la olvidada vertiente marmenorensis. Y esto no se debe a problemáticas ligadas a puertos y complejos modelos de la dinámica litoral, sino que es debido a la falta de aportes de arena por parte del ecosistema dunar a causa del proceso edificatorio y urbanizador.

En efecto, La Manga, al situarse sobre un antiguo cordón dunar, ha generado un efecto pantalla a través de los edificios convertidos en muros de hormigón infranqueables que ha aniquilado los tradicionales aportes de arena realizados desde el Mar Mediterráneo al Mar Menor por los vientos reinantes de levante. Esto ha degenerado con los años en una acentuación irreversible del efecto de regresión dunar que no sólo ha acabado con muchas de las playas del Mar Menor, sino que amenaza ahora con afectar a la integridad de las parcelas situadas en dicha vertiente, que ven como el mar corre el riesgo de presentarse en breve en la puerta de sus casas. Esta situación ha derivado además en un estado de abandono y deterioro de muchos tramos, sobrevenidos inaccesibles a lo largo de la línea de costa mangueña del Mar Menor (fig. 7.15).



*Fig 7.15 Muestras de la situación de la línea de playa en el mar Mediterráneo y en el mar Menor en La Manga. Fuente: Archivos personales.*

### 7.2.2 Implicaciones de la ley de Costas de 1988 sobre un urbanismo en pleno caos: el choque competencial

A tenor de lo visto, resulta por tanto evidente que la compleja situación técnica que ofrece la antigua restinga de arena resultaba una mezcla altamente explosiva en el momento de aprobación de la ley de costas de 1988. La Manga de mediados de los ochenta, especialmente en lo que comporta en su zona norte (dado que la zona sur que comprende los tres primeros kilómetros se encuentra en un estado de avanzada consolidación urbana) presenta como se ha visto una inercia aparente irreversible hacia el caos y una hipertrofización urbanística.

Con la reforma de la ley del suelo de 1975, primero los distintos entes preautonómicos, y con posterioridad la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, instan a revisar a San Javier su planeamiento, inexistente en la parte continental del municipio y todavía regido por un desfasado y desautorizado Plan Bonet en el tramo que comprende los 16 Km. finales de La Manga.

Sin embargo, hasta la aprobación de unas primeras normas subsidiarias a principios de los años 90 la tramitación de tan complejo expediente sufrirá toda suerte de avatares, litigios y contiendas políticas y judiciales, que acabaran desembocando en el primer y sonado conflicto competencial grave entre Comunidad Autónoma y Ayuntamientos en materia de urbanismo.

Un primer expediente fue inicialmente redactado en el año 1976, conforme a la reforma de la Ley del Suelo, aprobándose definitivamente ese mismo año por la Comisión Provincial de Urbanismo, bajo la condición de ampliar las citadas normas al conjunto del término municipal. Sin embargo, posteriormente se denegó la aprobación de dichas normas por resolución del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo en el año 1978, aunque contra este acuerdo se presentó un recurso de alzada interrumpiéndose, por tanto, el proceso de aprobación de la

documentación complementaria de las anteriores normas.

El problema no era otro más que el ayuntamiento había redactado un plan que regulaba la parte continental del municipio, mientras que remitía la situación de La Manga a lo planteado en la declaración de centro de interés turístico de 1969, situación claramente anacrónica y superada por las circunstancias. El objetivo era manifiestamente mantener el *status quo* netamente especulativo creado en la restinga de arena. Una situación de impunidad urbanística, gracias en parte a las indefiniciones que debidamente malinterpretadas estaban haciendo del territorio dunar una propuesta sobreexplotada, muy alejada de lo que planteó en su día Bonet. Esta situación llegó hasta instancias del Tribunal Supremo, que acabó fallando en contra de los intereses consistoriales.

Al denegarse este recurso, el Ayuntamiento de San Javier adoptó en el año 1979 la decisión de anular las actuaciones realizadas en las anteriores normas y acordó redactar un segundo expediente de Normas Subsidiarias, proyecto que se aprueba inicial y provisionalmente en el año 1981, y se remite ese mismo año a la Comisión Provincial de Urbanismo.

En marzo del año 1982, este organismo deniega la aprobación de dichas normas. En junio del año 1982 se inicia un tercer expediente de Normas Subsidiarias, que obtiene su aprobación inicial, si bien en enero del año 1983, la Comisión Provincial de Urbanismo adopta el acuerdo para que se devuelva el expediente al Ayuntamiento de San Javier, para la subsanación de una serie de deficiencias que se habían señalado, indicándose la necesidad de que las normas redactadas vayan referidas a todo el territorio municipal, por razones de oportunidad y coherencia urbanística, criterio éste que ya había sido señalado por la Comisión Provincial de Urbanismo en su acuerdo de febrero del año 1982.

El Ayuntamiento de San Javier interpuso un nuevo recurso de alzada ante el Consejero de

Política Territorial e Infraestructura de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, que fue posteriormente desestimado por acuerdo emitido en enero del año 1983. Por ello se tramitó un cuarto expediente de Normas Subsidiarias que trataba de recoger y subsanar los reparos citados en dicho acuerdo, todo ello mientras continuaba la caótica inercia urbanística asentada en La Manga.

En medio de esta tortuosa tramitación y los duros tiras y afloja entre administraciones se aprueba la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas, que derogaba la Ley de Costas de 26 de abril de 1969. La nueva ley establece la necesidad de realizar un deslinde del dominio público marítimo-terrestre, es decir, establecer una línea que determine el límite entre el terreno que pertenece al mar y las playas, y que es de carácter público; y el terreno interior, susceptible de pertenecer y ser gestionado por particulares. La consideración de titularidad pública del mar y las playas es dogma de fe legal, pues no emana de esta ley, sino que está recogida en la Constitución Española de 1978.

Esta nueva situación, que resultaría polémica en muchos puntos del litoral español y que ya de por sí se planteaba compleja a priori para casos tan controvertidos como La Manga, va a resultar demoledora en el momento que el gobierno regional plantea este nuevo contexto legal como la ocasión perfecta para acabar con la inercia caótica que ha adquirido el proceso urbanístico en la antigua lengua de arena.

La última remesa enviada por parte del ayuntamiento antes de la aprobación por el Estado de la nueva Ley de Costas, de cara a configurar por fin un instrumento urbanístico que ordene el municipio de San Javier, no sólo deshace por completo las directrices que emanaban del Plan Bonet en la zona de La Manga. Supone una verdadera amnistía urbanística en toda regla para muchas de las alegalidades efectuadas durante estos últimos años en clara dejación de funciones por parte del ayuntamiento.

Esta nueva parametrización del urbanismo mangueño, que suponía en el fondo una regularización encubierta de las ilegalidades cometidas, se completaba con criterios tan inexplicables como el de no computar en la presentación de proyectos para la concesión de licencias urbanísticas la superficie edificable correspondiente a espacios tales como balcones, terrazas, escaleras o plantas bajas, situación que sorprendentemente no era tenida en cuenta por las administraciones locales. La regulación, o más bien la ausencia de ella, era tal, que cuando las nuevas Normas Subsidiarias llegan a manos de los técnicos de la Comunidad Autónoma el proceso ha adquirido tal envergadura en los medios públicos y privados que amenaza con destapar de manera imprevisible la caja de los truenos.

Sin embargo, la administración regional no rehúye el envite, y aprovechando la coyuntura del proceso de cambio en la legislación estatal en materia de costas, se lanza directamente en un proceso de paralización urbanística y suspensión de licencias con carácter retroactivo que bien puede catalogarse jurídicamente como la presentación implícita de un conflicto de competencias entre administraciones.

El 24 de Septiembre de 1987, durante la tramitación estatal de la inminente nueva ley de costas, el Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia decide suspender la tramitación de las Normas Subsidiarias del Ayuntamiento de San Javier por su flagrante inadecuación a la legislación sectorial, regional y nacional según rezaba la publicación en el boletín oficial. Los motivos que adujo la administración regional para paralizar por completo el proceso urbanístico efervescente de aquel momento fueron la necesidad de:

- Reducir la densidad del suelo urbano residencial de viviendas de los polígonos de uso colectivo en un 50%, llegando a unos estándares de 75 viv/hectárea
- Incrementar la separación entre edificios y establecer la anchura de las calles como 1/3 de



los mayores edificios de cada lado, manteniendo siempre un mínimo de 10 metros.

- Aumentar las zonas verdes y los aparcamientos públicos y privados reduciendo la ocupación máxima de parcela a un 35%

- Ensanchar la Gran Vía de la Manga (una sinuosa calle de 9 metros con separaciones entre edificios de 25 metros) a 40 metros estableciendo la capacidad de aparcamiento público en un 20% del privado.

- Limitar la altura máxima edificable a 10 plantas frente a la de 16 o 20 heredadas del Plan Bonet

- Instar a la elaboración de un plan de ordenación que prevea la ejecución de un paseo marítimo en la zona de servidumbre de protección de costas y realizar un trazado de aceras y carriles bici interiores continuos, reuniendo ya los pequeños tramos existentes entre las edificaciones intermedias ya construidas

Esta situación no era meramente teórica, pues el órdago gubernamental se completaba con la suspensión de más de 2.200 licencias autorizadas por el ayuntamiento, lo que plantea sin lugar a dudas un choque competencial sin precedentes entre administraciones, cuyo desenlace en aquel momento nadie se atreve a aventurar (fig. 7.16).

El Gobierno regional suspende las normas  
de planeamiento de San Javier

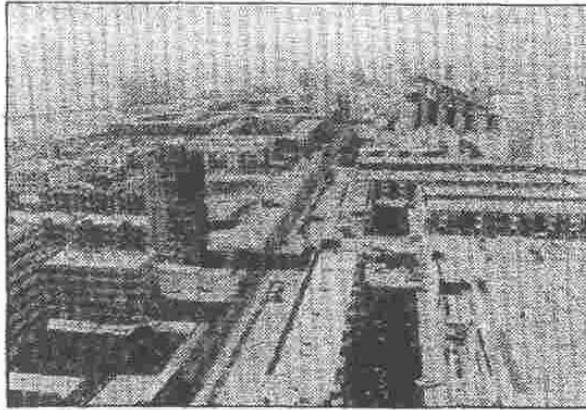
## Stop al crecimiento urbanístico de La Manga

El ejecutivo autónomo ha impugnado 2.240 licencias concedidas  
por el Ayuntamiento

El Consejo de Gobierno de la Región acordó en su reunión de ayer suspender la aprobación de las normas subsidiarias de planeamiento del término municipal de San Javier, por cuanto se han apreciado deficiencias que obligan a introducir modificaciones consideradas sustanciales. Las normas, que afectan directamente a la zona de La Manga dependiente de San Javier, se remitirán al Ayuntamiento para que introduzca las modificaciones, las saque a información pública y las remita de nuevo al Gobierno regional, para su aprobación definitiva.

El consejero de Obras Públicas, José Salvador Fuentes Zorita, señaló ayer que, entre otros errores, el proyecto incumple la Ley del Suelo, al intentar calificar como urbanizables zonas donde no es posible esa consideración. Asimismo, aseguró, «se permitía la construcción de edificios de 21 plantas, mientras que en la normativa de la Comunidad Autónoma para la zona sólo se permiten diez.»

Fuentes Zorita resaló que «las normas presentadas por el Ayuntamiento de San Javier desvirtúan la verdadera vocación de La Manga, a la que la Comunidad Autónoma tiene catalogada como centro turístico de interés, mientras que el Ayuntamiento pretende convertir la parte que le corresponde de La Manga en una zona residencial.» En el caso de que en un plazo de cuatro meses el Ayuntamiento de San Javier no introduzca las modificaciones necesarias y presente de nuevo el plan a la Comunidad Autónoma para su aprobación, será el propio Gobierno regional el que elabore el plan urbanístico de la zona, dijo el consejero, quien añadió que la Comunidad Autónoma



Freno a las construcciones en La Manga, impuesto por el Gobierno regional.

pretende elaborar un plan de infraestructura urbanística para solucionar los problemas de agua, saneamiento y energía doméstica que padece en la actualidad La Manga.

El Consejo de Gobierno acordó también la desclasificación como suelo urbano del plan parcial de Puerto Mayor, el cual prevía la construcción de 2.800 viviendas en una zona de mar. Asimismo, el ejecutivo murciano también decidió impugnar 2.240 licencias concedidas por el Ayuntamiento de San Javier para la construcción de viviendas.

El Gabinete ha aprobado también dos decretos relacionados con el medio ambiente. Uno es el de estructura orgánica de la Agencia Regional del Medio Ambiente y la Naturaleza y el otro regula la organización y funcionamiento del Consejo Asesor para el Medio Ambiente y la Naturaleza, que deroga otro anterior.

Por último, el Gabinete ha aceptado la cesión gratuita de dos parcelas, hecha por los ayuntamientos de Lorca y Yecla, para construir viviendas de promoción pública; y ha aprobado definitivamente un convenio con el Ayuntamiento

de Cartagena, por el que la Consejería de Sanidad contribuye al mantenimiento de los Hogares Funcionales de Menores. Este convenio fue aprobado inicialmente por el Consejo de Gobierno y hoy le ha dado el visto bueno definitivo, tras ser aceptado por el pleno de la corporación cartagenera.

### Estructura de la agencia del Medio Ambiente

El Consejo de Gobierno ha aprobado el decreto de estructura orgánica de la Agencia Regional para el Medio Ambiente y la Naturaleza, en desarrollo de lo dispuesto en la Ley Regional 10/1986, de 19 de diciembre, que la creó. El decreto establece también la integración en la Agencia de todos los departamentos de la Administración Regional con competencias parciales en la materia, y que estaban adscritos a las consejerías de Administración Pública e Interior; Política Territorial y Obras Públicas; Agricultura, Ganadería y Pesca; Economía, Industria y Comercio y Sanidad, Consumo y Servicios Sociales.

Fig 7.16 Primera pagina del diario La Verdad del 25 de Septiembre de 1987. Fuente: Hemeroteca diario La Verdad

Este tardío órdago legislativo tenía sin duda como finalidad reconducir racional y ordenadamente el crecimiento turístico-urbanístico de La Manga. Sin embargo, no estaba exento de numerosas y retorcidas implicaciones y derivadas políticas que no tardaron en aflorar. De un lado, tras las elecciones de 1987, el PSOE había perdido la alcaldía de Cartagena, que había venido ostentando desde la preautonomía en favor del partido Cantonal gracias al apoyo de AP en la investidura.

Se conjugaban así tres administraciones de distinto color político en torno a La Manga: San Javier (AP), Cartagena (Cantonal) y Gobierno Autonómico (PSOE, gobernado por Carlos Collado<sup>4</sup>). En palabras de técnicos de la Comunidad Autónoma testigos del proceso: *“Una vez la Comunidad Autónoma decide asumir las transferencias de urbanismo se intentó poner orden en todo aquello, pero en ningún momento encontramos la colaboración de los ayuntamientos que hacían la vista gorda ante los promotores”* (López-Morell, 2005).

Por otro lado, la actuación intransigente del gobierno regional regulando la problemática sin negociación vía Boletín Oficial, denotaba la búsqueda de una actuación ejemplarizante en el encuadre más paradigmático que el urbanismo poseía en el litoral murciano. Los promotores y gran parte de la clase empresarial murciana del momento interpretan rápidamente aquel intento como una agresión que constituía un auténtico *casus belli* sobre sus intereses, pues abría la puerta a futuras actuaciones análogas en otros municipios costeros.

La rebelión como respuesta empresarial contra la revocación de licencias, se traduce en un lobby llamado Club Costa Cálida<sup>5</sup>. Éste enarbola la bandera de un proceso de remodelación de la restinga manguña a través de un macroproyecto denominado “la Nueva Manga”, un impreciso proyecto que años más tarde se retomaría con nombres como Novo Carthago y otros resorts. La postura del gobierno es aquí también contundente. El posicionamiento del Consejero de

#### 4. Carlos Collado Mena

Político socialista, fue el primer presidente de la Asamblea Regional (1982-1984) y segundo y, hasta ahora, último presidente socialista de la Región (1984-1993) elegido por las urnas.

Su intervención en la regulación urbanística del Mar Menor y posterior confrontación con el lobby empresarial de La Manga, saldada con un rotundo fracaso, le dejó institucionalmente tocado a finales de los ochenta.

Políticamente debilitado por su afiliación a un sector guerrista en crisis y las acusaciones que le inculpaban en el escándalo de corrupción con General Electric por el caso “Casa Grande”, la ejecutiva del PSRM (formada por la alianza de las familias de “enanos” y “jumistas”) le obligaría a dimitir tras respaldarle en una fallida moción de censura del PP en 1993. Posteriormente los tribunales le declararon no culpable, lo que motivó un acto de desagravio del PSRM con su persona en 2006.

#### 5. Club Costa Calida

Las empresas fundadoras del Club Costa Cálida estaban todas ligadas a la promoción y construcción inmobiliaria en La Manga y el Mar Menor: Taray, Copemar, Geprosa, Pedruman, Eslabón Inmobiliaria, Urbincasa, Grupo VIP y Urbegorsa.

Turismo, Esteban Egea, queda resumido en el diario La Verdad, del 30 de octubre de 1988: *“La consejería de Turismo no está dispuesta a dar ningún informe favorable a la reconversión de los terrenos del proyecto de la Nueva Manga, si éste va encaminado a la construcción de segundas residencias y no a la explotación hotelera de la zona”* según manifestaba el consejero Esteban Egea (fig. 7.17).

Por otra parte, los reproches de la consejería también se refirieron a los terrenos entre El Algar y Cabo de Palos, aduciendo que buena parte de la zona está registrada en el sistema de protección de Calblanque. Esteban Egea considera que el planteamiento del holding promotor debería haberse realizado de forma distinta: *“primero deberían mostrar cual es el proyecto y después buscar los terrenos. Ellos pueden comprar lo que quieran pero la zona a la que se refieren es suelo rústico y es ilegal construir”*. Si por el contrario los promotores se decidieran por la oferta hotelera, la Comunidad, según Egea, *“apoyaría la iniciativa después de estudiar otros condicionamientos”*.

La postura del gobierno regional resulta por tanto evidente en su diagnóstico: La Manga alcanzó hace tiempo su techo edificable en materia de segundas residencias y tan sólo resultan autorizables propuestas urbanizadoras relacionadas con la implantación de hoteles (tal y como preveía el plan Bonet).

Posteriormente, este club decidió formar y desarrollar un “holding” privado de promotores y empresarios inmobiliarios, formado por 15 empresas, con el fin de lanzar una OPA (oferta pública de adquisición) dirigida a todos los propietarios de la zona denominada “La Nueva Manga” (entre El Algar y Cabo de Palos).

Este holding estaba integrado por: Pedruman, Urbanizadora Plaza, Gran Sol, Caravaning, Villas La Manga, Grimanga, Gepromanga, Alusa, Prolmarmesa, Eslabón Inmobiliaria, Copemar, Taray, CostaManga, Gepomar y Grupo de Empresas Costa Cálida S.A.

El grupo de disolvió por desacuerdos en su gestión tras conseguir que los tribunales derogasen la actuación de la CARM por la cual se suspendían 25 licencias urbanísticas y se paralizaba la tramitación de las Normas Subsidiarias del ayuntamiento de San Javier.

# Cartagena

**El consejero de Turismo, Esteban Egea, opina sobre la Nueva Manga**

## La Comunidad, inflexible en la construcción de segundas residencias

«Hay un déficit enorme en cuanto a oferta hotelera»

**J.ALEMÁN**  
La consejería de Turismo no está dispuesta a dar ningún informe favorable a la reconversión de los terrenos del proyecto de la Nueva Manga, si éste va encaminado a la construcción de segundas residencias y no a la explotación hotelera de la zona, según manifestó el consejero **Esteban Egea**. Por otra parte, el consejero también se refirió a los terrenos entre El Algar y Cabo de Palos, aduciendo que buena parte de la zona está registrada en el sistema de protección de Calblanque.

### Planteamiento a la inversa

Esteban Egea considera que el planteamiento del «holding» promotor debería haberse realizado de forma distinta: «primero deberían mostrar cual es el proyecto y después buscar los terrenos. Ellos pueden comprar lo que quieran pero la zona a la que se refieren es suelo rústico y es ilegal construir». Si por el

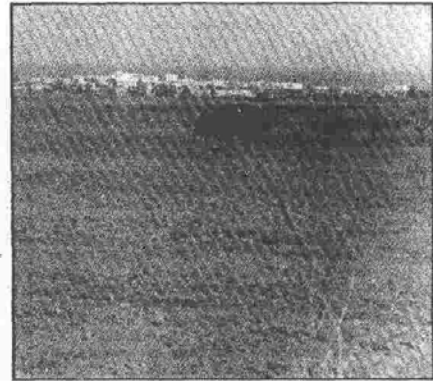


La reconversión de los terrenos para la Nueva Manga, muy difícil. **DAMIAN**

contrario los promotores se decidieran por la oferta hotelera, la Comunidad, según Egea, apoyaría la iniciativa después de estudiar otros condicionantes: «sería el caso de industrias de carácter

y atención a los turistas; de ocio, como parques de atracciones y acuáticos, siempre que no repercutan factores de tipo ecológicos».

La consejería de Turismo pre-



La Nueva Manga no parece ser que vaya a cristalizar. **DAMIAN**

tende centrarse en el problema del déficit hotelero para ampliar la oferta necesaria en la región, de ahí las reticencias a las urbanizaciones de veraneantes en segunda residencia. El conse-

jero no calificó la oferta pública de adquisición de los terrenos alegando que ese no era el motivo más importante: «los turistas van igual más cerca de El Algar que de Cabo de Palos. El sitio no es tanto como las

Fig 7.17 Declaraciones del consejero de turismo Esteban Egea sobre el caso La Manga. Fuente: Hemeroteca diario La Verdad.

El Gobierno Autonómico de Carlos Collado no muestra predisposición alguna respecto a la desclasificación de la zona de La Nueva Manga para su reclasificación como suelo urbanizable. Al contrario actúa el Ayuntamiento de Cartagena, que gobernado por el Partido Cantonal<sup>6</sup>, siempre se mostró partidario de su conversión en suelo urbanizable no programado. Lo cierto es que finalmente el “holding” del Club Costa Cálida nunca llegaría a presentar proyecto alguno en La Nueva Manga, llevando la guerra contra la administración regional a otros campos de batalla.

El enfrentamiento es duro y en todos los frentes. Aparecen pasquines de origen desconocido por toda La Manga acusando a los políticos del gobierno socialista de corrupción. Los empresarios diversifican su estrategia alternando una enorme presión mediática en público, bajo el pretexto de promocionar turísticamente La Manga, con tensas negociaciones en privado. Es entonces cuando se pone en funcionamiento la política de mesa camilla (que pronto se haría famosa en el socialismo murciano). A través de distintos intermediarios cercanos a los denominados sectores jumistas y enanos del PSOE, (llamados así en honor a los secretarios generales del PSRM Juan Manuel Cañizares y Enrique Amat, y que copan los cargos orgánicos de poder en el partido), los empresarios atacan a los llamados colladistas, que ostentan responsabilidad en el gobierno.

La situación se plantea muy tensa. Los informes técnicos del gobierno regional (anejo nº3) empiezan a plantear la posibilidad de ser más laxos en la aplicación del planeamiento en los polígonos de uso unifamiliar y de baja densidad. Sin embargo, se sitúa como indispensable la realización de un planeamiento de desarrollo en la ordenación de los polígonos de uso colectivo (los extintos hitos de Bonet). Ahí, las aberraciones urbanísticas que se están cometiendo están llevando a la antigua restinga de arena al colapso urbanístico, por lo que se propone en ellos la realización de P.E.R.I. (Planes Especiales de Reforma Interior, dado que el suelo se puede

#### 6. Partido Cantonal de Cartagena

El Cantón de Cartagena fue un ente de naturaleza nacional que mantuvo su independencia de la República unitaria centralista española durante seis meses entre 1873 y 1874, durante la llamada Revolución cantonal. Surgió debido a la enérgica repulsa al régimen unitario de la Primera República y al envío de jóvenes a las guerras coloniales que mantenía España, como la Guerra de los Diez Años, en Cuba.

El Partido Cantonal (PCAN) es un partido político con sede en Cartagena, fundado en 1976, entre otros, por Julio Frigard Romero y por Carlos Romero Galiana.

Su fin primordial es la consecución de la provincia de Cartagena.

Entre los años 1987-1991 el Partido Cantonal gobernó el ayuntamiento siendo su alcalde Antonio Vallejo Alberola.

El Partido Cantonal apoyó las listas del Partido Cartagenerista en las elecciones del 22 de mayo de 2011 y se dio de baja de Movimiento Ciudadano de Cartagena después de que todos sus militantes fueran expulsados de Movimiento Ciudadano de Cartagena por impago de cuotas.

entender que desde la declaración de centro turístico se tipifica por completo como suelo urbano).

La propuesta se encuentra con la oposición frontal de ayuntamientos costeros (de AP y PSOE) y del lobby promotor que entienden que el suelo esta jurídicamente reconocido como urbano y como tal tienen derecho a edificar con plena libertad hasta la misma ribera del mar sin condicionante ni sujeción a planeamiento de desarrollo alguno.

El gobierno regional de Collado, que se sentía con fuerza tras la mayoría absoluta cosechada en 1987 (en una España con total hegemonía socialista en todas las administraciones entonces), empieza a ver como surgen distintas intrigas y voces discrepantes en el seno de su partido. Éstas, unidas a otras polémicas relacionadas con la designación de altos cargos en la administración regional, empiezan a abrir fisuras en la postura del propio gobierno.

Por otro lado, la estrategia jurídica de la Comunidad Autónoma se revela como profundamente desacertada en su ejecución. Pese a una tentativa inicial de asumir las competencias municipales, como resultado de la dejación de funciones del Ayuntamiento, el gobierno regional se decanta finalmente por plantear un conflicto competencial entre administraciones.

El lobby promotor por su parte, pese a una también equivocada argumentación inicial (capitaneada por Maestre) basada en su derecho a patrimonializar los aprovechamientos consolidados por la urbanización, corrige el rumbo estratégico de la contienda jurídica centrándose en la validez de las preconstitucionales Leyes de Centros Turísticos. El toque de gracia llega en 1989 cuando, tras algún que otro truculento episodio con recusaciones de miembros del tribunal, la Sala de lo Contencioso Administrativo anula el acuerdo del Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma de suspensión de licencias

en La Manga de San Javier quitando la razón a la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio.

El gobierno regional, muy desgastado tras dos años de dura batalla política y judicial con empresarios y miembros de su propio partido, claudica tolerando que se mantenga la inercia caótica del urbanismo en La Manga. Las soluciones, como mantener el aprovechamiento existente, trasvasando la parte de la edificabilidad afectada por la nueva servidumbre de protección de 20 m. al interior de las parcelas para ajustarse a la Ley de Costas, agudiza las patologías urbanas existentes.

En palabras de uno de los técnicos de urbanismo de la Comunidad Autónoma, que participó en aquella negociación con los promotores y el Ayuntamiento de San Javier: *“fue bien poco lo que se consiguió, pues se continuó con la práctica municipal de dar licencias de construcción sin exigencia de presentación de un plan de ordenación. La situación urbanística de La Manga del Mar Menor se puede calificar como “excepcional”, pues tal y como se ha ido sucediendo su crecimiento, el resultado es que no se pueda hacer prácticamente equipamiento colectivo o zona verde alguna”* (López-Morell, 2005).

También Javier Gea, antiguo Gerente del Club Costa Cálida, expresa en la entrevista a López-Morell, Pedreño y Baños en 2005 un juicio muy significativo sobre los nulos resultados obtenidos para la racionalización urbanística de La Manga: *“Para la Comunidad la paralización de 1988 de las licencias tenía una doble justificación: por una parte había un incumplimiento de la Ley de Costas; de obras y proyecciones también; otros argumentos eran muy peregrinos y hubieran perdido en un juicio. Yo le decía a Collado: “En el fondo tienes razón, o parte, pero no puedes imponerlo todo por tus cojones, todo es legal y si quieres declararlo ilegal tienes que cambiar la ley, y no la has cambiado, todo está concedido, y tú lo que tienes que hacer es una programación de futuro”, que no se hizo. Como se demostró, las*



*concesiones eran legales y las soluciones que se dieron fueron peores. En el Pedruchillo se cambiaron dos torres esbeltas que estaban junto al mar, que se rebajaron en altura, por dos pantallas enormes de edificios. Horrorosas. Resumiendo, por no seguir una receta consensuada, y seguir solo el impulso promotor-constructor se ha estropeado todo. Porque eso es pan para hoy pero hambre para mañana” (López-Morell, 2005).*

El enfrentamiento se salda por tanto con un rotundo fracaso del gobierno regional en los tribunales que fallan a favor de los promotores como propietarios de una edificabilidad que han patrimonializado pese a la vigencia ya entonces de la Ley de Costas. Se obligaba pues así a la Comunidad Autónoma a expropiarles dicha edificabilidad en el caso de que se deseara retornar al dominio público terrenos sujetos bajo autorizaciones municipales, licencias o que figurasen como suelo urbano.

Este revés jurídico, en un gobierno envuelto en una vorágine de disputas internas con motivo del precedente creado ha abierto un precedente que ahora también empieza a afectar a otros municipios como Los Alcázares (ya del PSOE). La contienda le acabará costando el cargo al Consejero de Obras Públicas Fuentes Zorita (fig. 7.18). Egea, el titular de turismo, sale necesariamente debilitado, al igual que el presidente Collado, que empieza a ver como su liderazgo del gobierno no se traslada al partido, en el que, un año después, tiene que ceder la Secretaría General a Juan Manuel Cañizares, el líder de la familia “jumista”, desatando fuertes críticas desde todos los ámbitos del espectro político (fig 7.20) denunciándose incluso actuaciones entre bambalinas poco “limpias” (fig. 7.19).

Las problemática de la necesaria regulación de un urbanismo en fase de adaptación al marco constitucional frente a la presión y ambición de progreso y crecimiento de los municipios costeros le cuesta por tanto el puesto al consejero de turno a finales de los ochenta. Se

consolida así en los municipios de costa un fenómeno que con los años, y a diversas escalas, se va reproduciendo en distintos puntos del litoral mediterráneo.

BONO LOTO  
Página de Ayer

# La Verdad

Director: ANTONIO GONZALEZ CONEJERO

Año LXXXV • Núm. 28.179 • 80 Ptas.

JUEVES 22 DE DICIEMBRE DE 1988

MURCIA

La Verdad

Jueves 22 de diciembre de 1988

## Murcia

Fuentes Zorita presentó su dimisión a Collado

### «Me voy porque estoy muy visto»

«Que nadie espere de mí ni una palabra crítica»

C. CAMPOS

«Dimito como consejero, pero no como murciano ni como socialista. Que nadie espere de mí ni una sola palabra crítica». El consejero de Política Territorial, José Fuentes Zorita, sorprendió ayer incluso a muchos de sus colaboradores más estrechos al anunciar su dimisión irrevocable y la aceptación de la misma por Carlos Collado. Automáticamente, todo el equipo directivo de la consejería, que ayer almorzó con el consejero en la tradicional comida navideña, presentó igualmente su renuncia adhiriéndose a la dimisión del titular. José Fuentes fue parco en palabras a la hora de explicar su dimisión y sólo apuntó a la necesidad de que Murcia y los murcianos se plantearan en serio qué futuro quieren en urbanismo y en política territorial.

«Desde los principios de fidelidad y dignidad que han de presidir la actividad de todo responsable político, no acababa de compartir determinadas formas de ejercicio de la política. Cuando eso ocurre, lo coherente es marcharse y no ser un obstáculo». Con estas palabras anunciaba su dimisión el consejero, puntualizando a continuación que se iba sumamente agradecido a Carlos Collado y al PSOE porque me han permitido tratar de ser útil a esta región, que es lo que más ilusión me hace en la vida». Extendió su agradecimiento a todos los funcionarios de la consejería, a los grupos parlamentarios y a aquellos alcaldes que me han enseñado a amar a sus pueblos. No quisiera, sin embargo, hablar del alcalde de Los Alcázaros, porque no tengo nada que decir en relación a ese tema. No pasa de ser una anecdota».

Fuentes Zorita, que se incorporó posiblemente a su trabajo como funcionario de la propia Comunidad Autónoma, señaló que el urbanismo no es ninguna bromita. Lo que hagamos de malo ahora lo van a sufrir los que vengan dentro de 15 ó 20 años. Soy consciente de mi responsabilidad y no quiero ser un obstáculo para lo que decide la sociedad murciana. En esta región, empezando

por el PSOE y siguiendo por la sociedad, se debe abordar el análisis de qué es lo que se quiere como planteamiento de futuro sobre el urbanismo y la política territorial, porque estamos condicionando al futuro».

«Estoy muy visto»

Asimismo el consejero manifestó que su decisión de dimitir

C. C.

HIZO Fuentes Zorita ayer una de las declaraciones más exquisitas de las escuchadas en los últimos tiempos. No arremetió contra nadie, pese a tener motivos para hacerlo, ni quiso ahondar en las heridas que los periodistas intentábamos abrir por aquello de conseguir unos titulares acordes a la noticia. José Salvador Fuentes Zorita, con la expresión tensa y la mirada expectante, habló bien de todos o de casi todos. A los pocos minutos de empezar su intervención, diciendo que no iba a hablar ni del

no obedecía a una rabieta ni a un acto irreflexivo. Señaló que se iba sin sentimiento de frustración, rencor o amargura hacia nada, es más porque estoy muy visto; llevo casi cinco años como consejero y esta consejería desagrada muchísimo. Creo que he hecho lo que se esperaba que hiciera y con mi marcha le hago un favor a Collado, al PSOE y a la región, pasando a la reserva».

Con respecto a Collado, Fuentes Zorita manifestó que no le había desautorizado nunca, sino que siempre le había mostrado su confianza. «Collado tiene mi amistad y la seguiré teniendo y me duele un poco no sentirme en condiciones para seguir ayudándole en primera línea, pero seguiré cooperando con él. Creo que es un gran presidente y la historia le hará justicia». Igualmente anunció que su dimisión, aunque no

### Una dimisión exquisita

Trasvase, ni de las carreteras recién inauguradas, ni de los presupuestos, ni del ferrocarril, sino de su decisión del día: la dimisión irrevocable de su cargo, quiso levantarse del asiento dando por terminada la comparecencia ante los medios informativos. Y se levantó. Fue la insistencia de los periodistas lo que provocó su vuelta al sillón, si bien sus declaraciones siguieron en el mismo tono.

Igualmente exquisitas fueron sus respuestas sobre los dogros que había tenido como consejero. El momento podía ser propicio para hablar de los kilómetros de asfalto, de la

AIRE ACONDICIONADO • CALEFACCION



el ALMACEN del instalador

Ctra. de Alicante (Junta Atalayas) Telf. 23 74 00. MURCIA



Momento en el que Fuentes Zorita comunica su decisión. TITO BERNAL

hubiera surgido el tema de Los Alcázaros, la hubiera presentado. Sobre el contencioso por las licencias en La Manga, Fuentes Zorita señaló que se iba cuando se le demostró que no sólo teníamos la razón moral que es la que nos ha animado a seguir, sino que teníamos también la razón jurídica y me gustaría contar también con la razón social. No es permisible que parezca que esta batalla ideológica sobre el urbanismo es una batalla de una determinada consejería. Hemos defendido la legalidad urbanística y los intereses de los que nunca han tenido quien les defienda. Si la sentencia hubiera sido desfavorable, hubiera dimitido; siendo favora-

ble, también me voy pero con la razón jurídica de mi parte».

Telegrama de Collado

«Precisamente ayer, al presidente de la Comunidad Autónoma envió un telegrama al gerente del Club Costa Cálida, Javier Gón, manifestándole que no podía recibirle como había prometido. Remite a los promotores a que se entrevistan con el consejero de Política Territorial, ya que los asuntos de referencia deben tramitarse en aquella consejería. Precisamente el hecho de que los promotores se entrevistaran directamente con el presidente, ha sido uno de los aspectos más polémicos del contencioso de las licencias, según han criticado algunos sectores políticos».



F. Calvo. F. Zorita.

Francisco Calvo tomará hoy posesión

### Un catedrático, nuevo consejero de O. Públicas

Fuentes Zorita dimitió junto a todo su equipo

Páginas de Murcia

## MURCIA

- ★ Preocupación entre los exportadores de limones
- ★ Tres muertos y tres heridos graves, en Lorca
- ★ Desacuerdo sobre el reparto de poder en RTV Murciana

**Tomando café con Collado**

CARLOS COLLADO, presidente de la Comunidad Autónoma, y GARCIA MARTINEZ toman café en la última página.

**LA NUEVA RAZA DE FAX COMPACTO 115 AD HARRIS/3M**

225.000 pts. + I.V.A. y además puede pagarse en cuotas mensuales de 5.536 pts.

- ★ Ret llamada automática
- ★ Escala de grises de 16 niveles
- ★ Transmisión confidencial
- ★ Corte automático de papel
- ★ Recepción automática
- ★ Copiadora ocasional
- ★ Transmisión diferida
- ★ Iniciación de emisión en cadena

Frenería, 2 Telfs. 217649 - 216123. 30004-MURCIA

**Mario Maggiora**

Fig 7.18 Portada del diario La Verdad con la dimisión del consejero José Fuentes Zorita. Fuente: Hemeroteca diario La Verdad.

## Una dimisión sorpresa

Collado, tras aceptar la renuncia:

## «Fuentes ha sido un buen colaborador»

Hoy tomará posesión Francisco Calvo como nuevo consejero

Carlos Collado manifestó ayer que ha tenido en Fuentes Zorita, un buen colaborador, con el que espero seguir contando en las tareas que tendrá asignadas como cualificado funcionario al servicio de esta Administración regional. Asimismo el presidente de la Comunidad Autónoma manifestó a través del Gabinete de Prensa que considera al ya ex-consejero, un excelente ejecutor de la política de infraestructura marcada por el Consejo de Gobiernos y señaló que en todo momento había gozado de la confianza del presidente.

Igualmente dijo que los motivos de la dimisión de Fuentes Zorita son estrictamente personales y señaló, sobre el nuevo consejero, que está muy preparado para la importante tarea que le espera.

Carlos Collado, que ayer decretó el cese de Fuentes Zorita a petición de éste, nombró al nuevo consejero. En el Boletín Oficial de la Región de hoy saldrán los dos decretos y Francisco Calvo García-Tornel tomará posesión como titular de la consejería de Política Territorial a las 12 de esta mañana en el salón Pedro Flores del Palacio de San Esteban.

## ■ Datos biográficos de Francisco Calvo

Francisco Calvo García-Tornel, catedrático de Geografía Humana de nuestra Universidad desde 1977, nació en Lorca en 1.940. Cursó el Bachillerato en el en-

tonces único Instituto de Enseñanza Media lorquino y la licenciatura en Historia y Geografía en la Universidad de Murcia, donde se doctoró en Geografía en 1.970. Profesor de la Universidad desde 1.965, ha sido un elemento esencial en la configuración y funcionamiento del Departamento de Geografía, dirigiendo y alentando gran número de investigaciones y asegurando, como director, la continuidad de la revista «Papeles del Departamento de Geografía». Profesor visitante en la Universidad de Caen, conferenciante en más de una veintena de universidades europeas y americanas, pertenece a la Academia de Alfonso X el Sabio, a la A.G.E. y a la Real Sociedad Geográfica.

Sus investigaciones se refieren, sobre todo, a geografía e historia agraria, principalmente de la Región y del conjunto de las tierras del Sureste peninsular. Se ha interesado también por el problema de los riesgos del medio geofísico, especialmente por riesgos específicos que afectan a la Región. Otra línea de investigación seguida por él se refiere a los problemas de ordenación del territorio, en relación con los cuales ha abordado también temas de demografía y geografía urbana.

Ha realizado una amplia labor de divulgación, con especial atención a la elaboración de recursos didácticos y de guías bibliográficas sobre la Región. Autor de numerosas publicaciones, entre las más recientes figuran: «Los riesgos naturales y la ordenación del territorio», ponencia en el IX Coloquio de Geógrafos Españoles, 1.988; «Geografía de la Región de Murcia», Ed. Keres, Barcelona, 1.986 (en colaboración); y «Murcia, geoespacia de una ciudad española a fines del siglo XX». Universidad de Murcia, 1.986.

Actualmente ocupa, en la Comunidad Autónoma, el cargo de secretario de Relaciones con la Comunidad Europea.

■ Zorita, el consejero más veterano  
José Salvador Fuentes Zorita ha estado al frente de la consejería de Política Territorial cerca



Francisco Calvo. TOMAS



Carlos Collado. TOMAS

de cinco años, convirtiéndose en el consejero más veterano de Collado y uno de los que más han durado de España en el área de territorio y urbanismo.

Nació en Murcia el 16 de junio del 47. Casado con Fátima Sánchez Galindo y padre de dos hijos, es ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y funcionario por oposición de la Diputación Provincial desde 1972. En este organismo ha desempeñado trabajos de asesoramiento y dirección de las obras de infraestructura en municipios murcianos y ha sido también un gran estudioso del tema del Tránsito.

En 1979 fue nombrado jefe de

la unidad de Acción Territorial y, posteriormente, director adjunto del gabinete Técnico del Consejo Regional, órgano máximo de asesoramiento del ente preautonómico. En 1980 fue nombrado director de los servicios de Ordenación del Territorio de la consejería del mismo nombre, hasta la constitución de la Comunidad Autónoma. A partir de septiembre del 82, Fuentes Zorita desempeñó el cargo de director regional de Infraestructura, puesto en el que estuvo hasta su nombramiento como consejero de Política Territorial y Obras Públicas el 3 de abril del 84, tras la crisis de Hernández Ros.

## caja Murcia

### OBRA CULTURAL

## MURCIA (Gran Vía)

Jueves, 22 de diciembre. 1.ª «Vivencia de Navidad», por CARMEN MARCO MARCO, 2.ª «La Navidad en la Poesía Murciana Contemporánea», con Poemas de Francisco Cano Pato, Juan García Abella, Salvador Jiménez, Fernando Martínez Iniesta y «Prosa» de Joaquín Esteban Mompalao, en las voces de: CONSTANZA MURCOO CASTRO y MANUEL SANCHEZ MONTESINOS, al piano JUAN ALFONSO BREIS ABELLAN, y 3.ª «En un taller Belenista» (Sucho de Navidad). El Artesano se duermen y las figuras cobran vida formando el Nacimiento. Coreografía y Ballet: CRISTINA MATA MARCO. Guión, realización y dirección: ALFONSO SANCHEZ. Organiza: Asociación Pro Defensa del Patrimonio Artístico, Histórico y Cultural Región de Murcia. Lugar: Aula de Cultura de CajaMurcia. Hora: 8 tarde.

Hasta el 22 diciembre. «I EXPOSICIÓN DEL COLEGIO OFICIAL DE DOCTORES Y LICENCIADOS EN BELLAS ARTES Y PROFESORES DE DIBUJO DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE LA REGIÓN DE MURCIA». Lugar: Sala de Exposiciones del Aula de Cultura de CajaMurcia. Horario: De 11 a 13 mañanas y de 18 a 20'30 tardes, excepto sábados.

## LORCA

Jueves, 22 de diciembre. I MUESTRA DE LA IMAGEN. Proyección Homenaje a Jesús López Burgos: JOVENES REALIZADORES I ORQUINOS (Pedro Baines, Ernesto Pérez Cortijo, Ginés García Agüera e Ismael Galana). Lugar: Aula de Cultura de CajaMurcia. Hora: 8 tarde.

Viernes, 23 de diciembre. Actuación de la Coral «VOCES BLANCAS» de CAJALICANTE. Director: VICENTE PLA CANDELA. Lugar: Aula de Cultura. Hora: 8 tarde.

## ALMENDRICOS

Jueves, 22 de diciembre. FESTIVAL NAVIDENO, organizado por la Comisión de Festejos y con la colaboración de la Asociación de Vecinos y el Colegio Público de Almendricos.

## CARAVACA

Hasta el 23 de diciembre. Exposición Antológica «CARPE». Lugar: Aula de Cultura, horario habitual.

## AGUILAS

Viernes, 23 de diciembre. Recital de la Coral de Amas de Casa de Lorca en beneficio del Asilo de Ancianos, San Francisco de Aguilas. Lugar: Aula de Cultura.

## FUENTE ALAMO

Viernes, 23 de diciembre. BELEN VIVIENTE, y demostración de Danzas y Bailes. Lugar: Casa de la Cultura.

## A toro pasado

PEDRO SOLER

## Algo poco limpio

NO quiero adentrarme en terrenos en los que no me llaman. Y mucho menos en los que circundan o configuran La Manga del Mar Menor, que, bien se sabe, van de tribunal en tribunal y veremos cuando acaban con el itinerario. Quien se ha acabado, bien lo saben, como consejero de Política Territorial y Obras Públicas es el señor Fuentes Zorita. Y con él, todo su equipo. No sé qué es más asombroso si la cautela con que se ha llevado la general desbandada—de la que no nos hemos enterado hasta el momento del anuncio oficial—o el desarrollo de la operación, en la que, por lo que se vislumbra, un alcalde, en este caso el de Los Alcázarres, ha podido más, ante el señor presidente de la Comunidad, que todo un consejero.

Me van a perdonar si me atrevo a pensar y a escribir que, en este caso que nos ocupa, algo no huele muy

bien. Parece que algo de sucio, o de poco limpio al menos, se ha heñado. A pocos se les oculta que el dimitido señor Fuentes Zorita ha sido un personaje de lo menos simpático. Hay que echar instancias para verlo sonreír públicamente. Cierto. Pero no deja de ser extraño que la actitud de seriedad del ex-consejero, en todo lo relacionado con su labor de hombre público, haya podido superar, hasta el momento, la actitud enfrentada de numerosos promotores de La Manga y se haya estrellado contra un sólo hombre, el señor Menárguez, por muy alcalde que sea. Atención, sin embargo, a la doble vertiente del mentado, como alcalde y como promotor de obras costeras. Es manifiesto que el señor Fuentes Zorita no ha tenido inconveniente alguno en aceptar al señor Menárguez alcalde, pero no ha podido transigir con el señor Menárguez promotor. Como tam-

poco ha transigido con los restantes promotores de La Manga. Para aclararnos: No sería tan extraño que la falta de entendimiento entre Fuentes consejero y Menárguez promotor pudiera deberse a alguna irregularidad urbanística, que Fuentes se ha negado a aceptar por mucho que «perteneciera» a un alcalde y compañero socialista por demás.

Tal vez sea mucho elucidar, por lo soy capaz de retractarme ya mismo, pero me asombra, me extraña, me escama... que el asunto se haya «solucionado» con la marcha del consejero y la permanencia del alcalde. Sigo sospechando que algo no huele bien. A ver quien es capaz de airear el asunto, para que no se acumulen las malas olores.

Y el señor Collado, sin decir ni «mu». Veremos cómo es capaz de justificar tamaña bofetada moral que supone la dimisión generalizada.

Fig 7.19 Algún artículo deja caer maniobras poco limpias el mismo día de la dimisión (abajo). Fuente: Hemeroteca diario La Verdad.

Una dimisión sorpresa

# Todos critican a Collado

«Se ha dejado vencer por 'don dinero' y por los halagos», asegura Ríos

C. C.

Alianza Popular, el Centro Democrático y Social e Izquierda Unida criticaron ayer la postura adoptada por el presidente Carlos Collado. Cano Vera, secretario general aliancista; Enrique Egea, presidente centrista, y Pedro Antonio Ríos, parlamentario por Izquierda Unida, resaltaron, por otra parte, la actitud adoptada por Fuentes Zorita.

■ «Ha tomado partido a favor de Menárguez»

Jose Juan Cano Vera, secretario general de AP y parlamentario regional, comentó su indignación porque «mientras en Madrid se discute el futuro económico, social y político de España, en Murcia se produce una dimisión por un contencioso con un alcalde, el de Los Alcázaras, que el consejero ha catalogado de anecdótico. Este contencioso, no obstante, ha sido la espoleta de un problema político que el presidente de la Comunidad Autónoma ha hecho estallar tomando partido a favor de su amigo Menárguez, alcalde al que hay que investigar como ha solicitado AP y el grupo socialista ha rechazado».

Igualmente, Cano Vera señala que la salida de Fuentes Zorita «le honra, aunque no estemos de acuerdo con su política». Asimismo añade que la responsabilidad de esta dimisión es del presidente de la Comunidad Autónoma, Carlos Collado y afirma que el tema merece un debate en profundidad en la Asamblea Regional.

■ «Quiere ser el bueno de la película»

Enrique Egea, presidente del

CDS y parlamentario regional, manifestó ayer que espera que la dimisión de Fuentes Zorita «no obedezca a una anteposición de intereses particulares sobre los generales». Asimismo el presidente centrista señaló que «hemos estado aparentando ser una república bananera cuando las licencias se negocian directamente con el presidente de la Comunidad Autónoma. Ello da una imagen de la escasa programación de este gobierno regional socialista y de los Ayuntamientos implicados, con respecto al urbanismo y en relación al turismo que debe ser uno de los sectores económicos al que se debe prestar más atención».

Enrique Egea dijo asimismo que el CDS había reiterado en repetidas ocasiones el abandono del turismo como sector dentro de la política regional, dándose mayor promoción inmobiliaria que turística. «Es un desgobierno, porque sigue sin existir una consejería de turismo».

Sobre el consejero dimisionario, el presidente centrista manifestó que «siempre ha tenido un alta estima la profesionalidad de Fuentes Zorita aunque no haya estado de acuerdo con su política. Es incomprensible que el presidente de la Comunidad



Cano Vera.



Enrique Egea.



Pedro A. Ríos.

Autónoma está intentando aparecer como el bueno de la película en muchos asuntos, dejando a sus consejeros como los malos. Eso va en detrimento de los intereses de la región».

■ «Han ganado los especuladores»

Pedro Antonio Ríos, parlamentario de IU en la Asamblea Regional, señala que, en su opinión, se está produciendo una batalla muy

fuerte en torno al Mar Menor porque las concepciones conservadoras, e incluso algún ayuntamiento socialista, están luchando por una urbanización urbanística que posibilite la especulación. Es el triunfo de la gente poco clara y poco seria». Por otra parte, Ríos, que reconoce haber criticado mucho a Fuentes Zorita, manifiesta que en el caso concreto de lo que ha hecho por el Mar Menor su actitud ha sido seria, honesta y de moralidad pública, lo que no

puedo decir de otros. Igualmente señala que Carlos Collado se equivoca y que los acontecimientos ese nos van a echar encima, con la posibilidad de que haya un primer alcalde socialista procesado. Por desgracia ha ganado quien no debía haber ganado y Collado ha tenido miedo y se ha dejado camelar por los halagos del poderoso caballero 'don dinero', por encima, incluso, de la ejecutiva socialista».

## UNA NAVIDAD A GUSTO DE TODOS

Esta Navidad nuestro Supermercado se viste de fiesta para ofrecerle el más selecto surtido de productos. Pescados mariscos y carnes de primerísima calidad. Lo más fresco en frutas y verduras. Una amplia y variada hodega con los mejores vinos, cava-

licores. Y la comodidad de nuestros platos preparados, listos para servir.

Servicios Especiales

- Envío a domicilio\*
- Tarjeta de Compras de El Corte Inglés.
- Pedido telefónico.

El Corte Inglés MURCIA

LA NAVIDAD ES EL MEJOR REGALO

**Región de Murcia**  
Consejería de Bienestar Social

**ISSORM**  
INSTITUTO DE SERVICIOS SOCIALES

**ANUNCIO DE CONTRATACION DIRECTA**

Por resolución de la Dirección de este Instituto de Servicios sociales, de fecha 20 de diciembre de 1988, se convoca anuncio de la siguiente CONTRATACION DIRECTA:

OBJETO: Obras e instalación de un ascensor en la Residencia de Bienestar Social «Luís Valenciano», de El Palmar (Murcia).

PRECIO DE LICITACION: A la baja, 6.038.993 pesetas.

CLASIFICACION: Grupo C, Subgrupo todos, Categoría d.

PLAZO Y LUGAR DE PRESENTACION DE OFERTAS: Las ofertas se presentarán en el Negociado de Administración de Centros y Contratación del Instituto (planta 5.ª), en Ronda de Levante, núm. 11, de Murcia, y hasta las TRECE HORAS DEL DIA 27 DE DICIEMBRE DE 1988.

EXHIBICION DEL EXPEDIENTE: En el citado Negociado, donde se podrá examinar el expediente y solicitar los pliegos que rigen la contratación.

Los gastos que se deriven de la publicación del presente anuncio serán por cuenta del adjudicatario.

Murcia, 21 de diciembre de 1988.—LA DIRECTORA DEL ISSORM, M.ª Sacramento Cánovas Montalbán.

Fig 7.20 Crítica unánime al presidente Collado por el caso La Manga. Fuente: Hemeroteca diario La Verdad.

La derrota política del gobierno se completa a los días siguientes del cese/dimisión del consejero; tras él, van cesando uno tras otro sus directores generales. De entre ellos, el más significativo es sin duda el del Director General de Puertos, que antes de cesar en su puesto se ve obligado a firmar la prórroga de la concesión de las obras de PuertoMayor, acontecimiento que años después haría correr ríos de tinta.

El puerto, cuya suspensión por parte del Ministerio con nuevas exigencias se encontraba recurrida desde hace años en el Tribunal Supremo por Tomás Maestre había modificado el proyecto original renunciando al aeropuerto. Así obtiene por fin luz verde con la exigencia de realizar un estudio de impacto ambiental. En definitiva, con la derrota de la Comunidad Autónoma frente a los empresarios en los tribunales, se empieza a intuir que el camino iniciado no tiene marcha atrás.

Este contencioso sobre las licencias no lograría por tanto cambiar la inercia caótica adoptada por el crecimiento urbanístico de La Manga. De esta manera, se iría completando en los años siguientes el paisaje que más o menos conocemos hasta nuestros días, cuyo proceso de abrupta colonización no se vio del todo completado en gran medida por la progresiva aparición a principios de los noventa de un mercado inmobiliario especulativo. Paradójicamente, éste vino aparejado posteriormente con la crisis económica de 1993, que en alguna medida supondrá un cierto freno al frenesí urbanizador del momento como veremos más adelante.

### **7.3 La imposible retroactividad de los procesos: desvirtuación y aniquilamiento final del plan inicial de Bonet**

#### *7.3.1 Consolidación jurídica de un inevitable caos urbanístico que motiva el declive de un modelo turístico insostenible*

La demoledoras conclusiones judiciales del conflicto competencial presentado entre Comunidad Autónoma frente a promotores y ayuntamientos alumbran un sombrío final del proceso urbanizador iniciado en La Manga y buena parte del litoral español en los 60. Las decisiones de los tribunales sientan jurisprudencia y poco a poco mediante procesos negociados se van sentando las bases de una definitiva masificación del espacio costero nacional.

Evidentemente en esta problemática el caso de La Manga resulta el más paradigmático del litoral español ya que nos encontramos ante un territorio que en apenas 4.000.000 de m<sup>2</sup> superficie poseía 40.000 metros de costa, una cualidad única en todo el mediterráneo. Sin embargo, dicho fenómeno se reproduce en distintos enclaves del litoral nacional en mayor o menor medida, debiéndose solventarse los casos mediante negociaciones con numerosas controversias políticas, sociales y legales.

En la Manga, la aprobación de las Normas Subsidiarias de San Javier, viene a ser tras el conflicto competencial la escenificación del reconocimiento de la solución negociada con ayuntamiento y promotores (sin embargo, no será explícitamente reconocida por parte de la Comunidad Autónoma hasta 2004 con su publicación en el BORM). Finalmente supone simplemente una ligera rebaja media de la demanda municipal de suelo edificable del 12%. De esta manera se reconocen de manera implícita la titularidad patrimonializada de los propietarios de suelo en el dominio público y los valores que venían interpretándose en la declaración de centro de interés turístico como íntegramente

suelo urbano o urbanizable hasta la misma ribera del mar (fig. 7.21).

## Región de Murcia

Consejería de Política Territorial  
y Obras PúblicasDirección General de Urbanismo  
y Planificación Territorial

## A. C.I.T.N Hacienda La Manga de San Javier

## A.1 VOLUMENES EDIFICABLES EN POLIGONOS DE USO COLECTIVO (m3) TOTALES

| POLIGONO                                   | VOLUMEN INICIAL<br>C.I.T.N. | VOLUMEN ACUERDO<br>C. DE GOBIERNO | VOLUMEN N.N.S.S.                            |
|--|-----------------------------|-----------------------------------|---|
| A  | 173.607                     | 115.080 (144.344)                 | 151.904 (+31,99) (-12,5%)                   |
| D  | 149.757                     | 74.400 (112.029)                  | 123.224 (+65,80) (-17,71)                   |
| G  | 790.725                     | 619.440 (705.083)                 | 707.129 (+14,15) (-10,57)                   |
| K  | 413.988                     | 319.800 (366.895)                 | 368.385 (+15,19)<br>(en ficha no pone nada) |
| M  | 166.194                     | 89.700                            | 139.047 (+55,01)                            |
| P  | 243.744                     | 124.920                           | 197.477 (+58,08)                            |
| R  | 885.516                     | 672.000                           | 782.354 (+16,42)                            |
| U  | 463.404                     | 342.840 (403.27)                  | 385.250 (+12,37)                            |
| X  | 668.229                     | 523.080                           | 595.654 (+13,87)                            |
| Z  | 531.453                     | 420.840                           | 473.328 (+12,47)                            |
| Z-2  | 444.190                     | 344.940                           | 395.565 (+14,67)                            |
| Z-3  | 193.697                     | 174.236                           | 186.549 (+ 0,70)                            |
|  | 5.124.504                   | 3.821.276                         | 4.505.866 (-12%)<br>- 618.638               |
| J<br>(Isla del Estacio)<br>(Sup.17.800 m2) | 53.568                      | 0,00                              | 27.000 m2 (-50%)<br>en ficha no pone nada   |

Fig 7.21 Informe de la solución final adoptada al contencioso tras el que se aprueban las nuevas normas subsidiarias del municipio de San Javier. Fuente: Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia.



De cara a articular el encaje del nuevo plan con las servidumbres de tránsito y protección impuestas por la Ley de Costas de 1988, lo que se hace es trasvasar la edificabilidad existente en las zonas afectadas por las servidumbres a la franja posterior a la salvaguarda de los 20 metros que impone la ley de costas. Esto supone una importante sobrecarga sobre esa franja que acabará convirtiéndose en una barrera visual para el espectador interior debido a la fuerte imposición edificatoria que se acaba concentrando en esa zona.

A esto se añade curiosamente el efecto negativo que supone una medida teóricamente paliativa que impone la Comunidad Autónoma como es la imposición de las 11 plantas como altura máxima. Estos dos aspectos conjugados suponen el aniquilamiento definitivo de lo poco que quedaba del Plan Bonet (cuyo autor ha fallecido casualmente justo en 1989), desapareciendo por completo la liberación de visuales y enterrándose al final los antiguos hitos entre moles de hormigón que acaban soterrando lo pocos vestigios restantes del plan que el arquitecto catalán trazó en los 60.

Otro aspecto que desaparece es la calidad de la fachada marítima del conjunto. La pérdida de uniformidad fomenta la picaresca moviéndose en muchas ocasiones de manera fraudulenta los amojonamientos que establecían el deslinde del dominio público marítimo-terrestre. Esto condenará como imposible la imposición que establecía la propia ley de costas de generar una servidumbre de tránsito para la ejecución de paseos marítimos públicos. Al margen de esto, persisten innumerables situaciones controvertidas desde un punto de vista jurídico<sup>7</sup> en opinión de muchos expertos, en relación a la situación en la que quedan muchos de los terrenos y las servidumbres que se generaron en las tierras ganadas al mar durante la aplicación de la ley de 1969, o incluso antes de la misma (fig. 7.22).

7. Dentro de la extensa problemática que derivó la ley de Costas de 1988, una de las circunstancias más singulares y curiosas que afectaron a La Manga en el tortuoso proceso jurídico que involucró mucho de los proyectos afectados, fue la situación en la que quedaban los extintos Dominios Públicos Marítimos Terrestres en la las tierras ganadas al mar.

Al haberse generados esos terrenos en un tiempo previo a la Ley de Costas, la titularidad privada de estos quedaba reconocida con las servidumbres que esta exigía, sin embargo, las anteriores servidumbres de salvamento que implicada la ley anterior se mantenían al no estar enajenadas, provocando innumerables conflictos y situaciones jurídicas estrambóticas.

Podíamos por tanto encontrar muchos años después de su construcción, el hecho de que una pista de tenis, un tramo de carretera o una vivienda situada a bastante distancia del mar se encontraba en la extinta Zona Marítimo Terrestre. Este lío jurídico aun persiste quedando zonas en las que el vacío legal se mantiene.

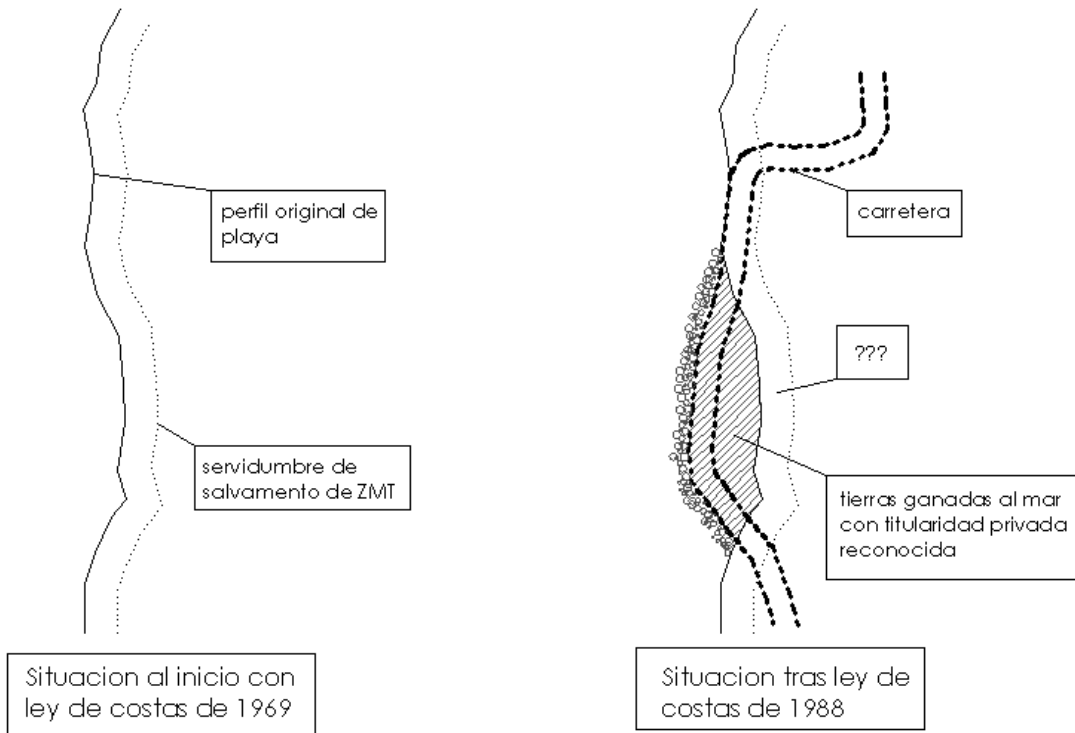
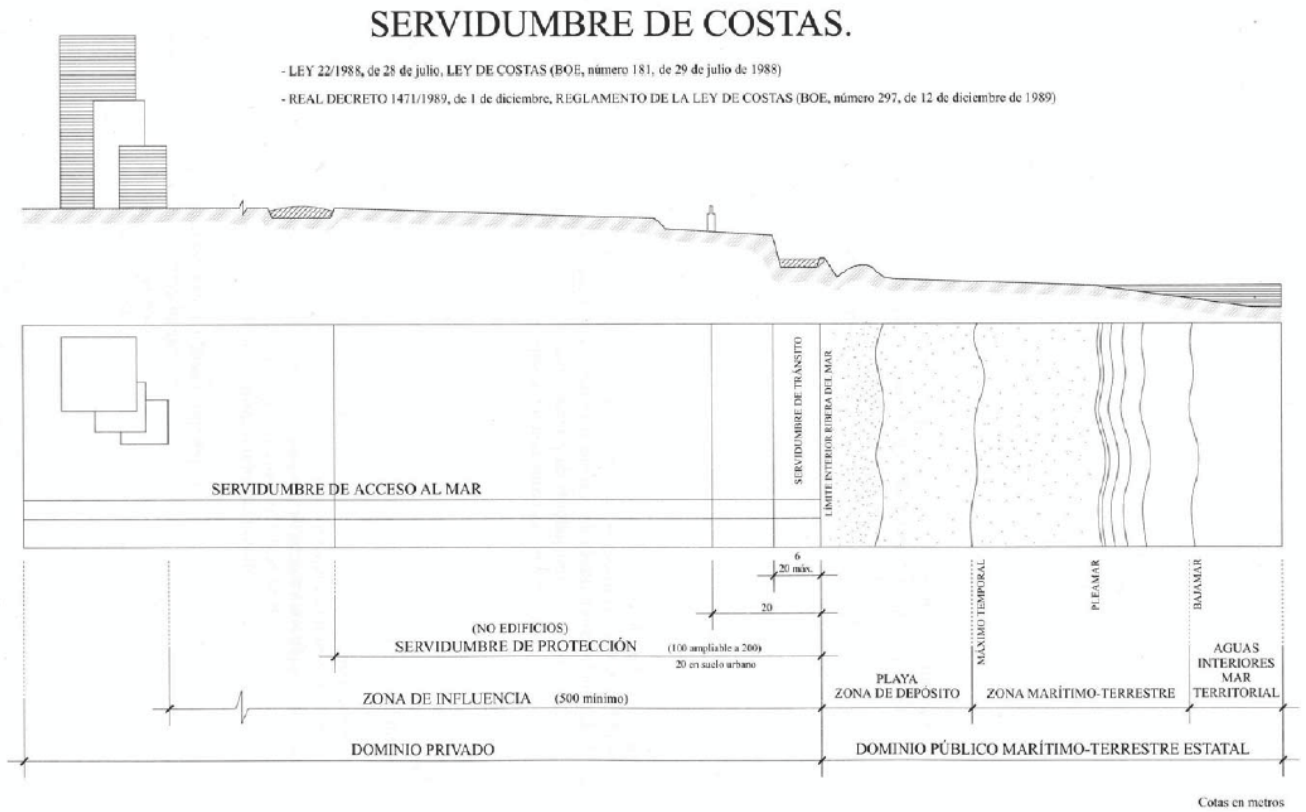


Fig 7.22 Esquemas servidumbres Ley de Costas y problemáticas jurídicas en zonas ganadas previamente al mar. Fuente: Elaboración propia.

### 7.3.2 Consecuencias urbanísticas y comerciales del nuevo modelo

Uno de los puntos más interesantes dentro de las múltiples derivaciones de que goza el estudio del proceso urbanístico de La Manga es el análisis del binomio desarrollo urbano-modelo turístico.

No cabe duda que a finales de la década de los 80, el modelo turístico para el que se proyectó La Manga se ha transformado completamente, siendo su desarrollo en aquel momento muy diferente del que se proyectó.

Los problemas con las dotaciones de infraestructuras, la masificación de la oferta, la mutación de la tipología urbana desde una oferta equilibrada entre ocupación hotelera y segunda residencia hacia una oferta mayoritariamente centrada en la segunda, etc. todo esto ha ido progresivamente haciendo desaparecer al cliente extranjero que aportaba divisas al franquismo, a las grandes fortunas que posicionaban a La Manga en el papel *couché* y a buen número de clientes que no le encuentran ya atractivo al antiguo paraíso entre dos mares que diseñaron Bonet y Maestre (fig. 7.23).

La Opinión

Verano 89

Viernes, 11 de agosto de 1989



José Luis Sanz Magallón es el autor de las pinturas de la Iglesia de La Manga (Foto: J. M. RODRIGUEZ)

José Luis Sanz Magallón, marqués de San Adrián y de Castelfuerte

## "La Manga se ha construido sin lógica urbanística alguna"

Recibe a LA OPINION con una amabilidad exquísita



El marqués de San Adrián está casado con una hija de José María de Oriol (Foto: J. M. RODRIGUEZ)

**Turismo.** Piden que la Ley de Costas sea aplicada en su justa medida

# Los hosteleros se quejan de promoción negativa en La Manga

La Asociación Profesional de Empresarios de Hostelería de Cartagena y su Comarca ha manifestado su preocupación y desacuerdo ante el tratamiento que "está sufriendo la imagen de la playa de La Manga", según señala un escrito remitido a esta redacción.

### REDACCION

Los hosteleros explican que "el sector turístico de esta asociación no entiende la finalidad de hacer declaraciones catastrofistas sobre la actual situación de La Manga. Por ejemplo, si las playas de nuestro litoral están sucias es, lógicamente, porque no se limpian, y todos conocemos la lentitud de los ayuntamientos, por lo que debemos apremiar a las entidades responsables a que cumplan con su cometido".

En su escrito, la asociación de hostelería hace referencia al hecho de que "todos estamos de acuerdo en que La Manga está desierta en el mes de diciembre, pero tenemos que pensar que hace unos años eran casi siete meses los que así se encontraba. Los hoteles en el presente ejercieron cerrar durante los meses de octubre y noviembre, y volvieron a abrir sus puertas, uno en el mes de enero, y el resto a partir de marzo. Todo ello es

Los hosteleros piden soluciones para los problemas que afectan a este sector en la zona de La Manga

un intento firme de romper la estacionalidad".

### Segundas residencias

Por todas estas razones, los hosteleros se han planteado que "si La Manga está desierta en los meses de invierno, puede ser a causa de los miles de apartamentos (segundas residencias) que están cerradas".

Por otra parte, y referente a la Ley de Costas, la asociación considera que "esta ley es necesario aplicarla en su justa medida", señalando que "no comprendemos por qué los deslindes de la norma han afectado a varios pro-



Los hosteleros están en desacuerdo con el tratamiento recibido.

yectos hoteleros, sin que nadie se haya pronunciado a tal efecto".

El sector turístico de esta asociación ha manifestado igualmente que "debemos pronunciarnos ante las últimas manifestaciones producidas sobre La Man-

ga, planteando soluciones, y sin mirar al futuro de una manera catastrofista y sin esperanza". La asociación pide por último una mayor sensibilidad hacia lo realmente turístico de la zona.

Fig 7.23 Críticas en los medios al modelo turístico-urbanístico de La Manga a finales de los 80. Fuente: Hemeroteca diario La Verdad y La Opinión.

En los procesos de urbanización del litoral mediterráneo español, caso La Manga

Sin embargo, hay que subrayar que la pérdida de una clientela a la cual originariamente estaba destinado el producto turístico de La Manga no supone inicialmente una pérdida de demanda. Es más, la demanda (y por tanto la oferta) va creciendo de manera sostenida a lo largo de los años 80 alcanzándose a mediados de la década la cifra de 100.000 plazas que se llenan en época estival.

Tras la resolución del Tribunal Superior de Justicia de la Región de Murcia dando la razón a promotores y ayuntamiento de San Javier sobre la situación urbanística de La Manga, la situación prolifera continuándose el crecimiento de población, que empieza a estabilizarse, una vez que 10 años después se superan los 200.000 habitantes.

Los promotores, que han conseguido tumbar las resoluciones del gobierno regional, esgrimen a principios de los 90 que en La Manga quedan por edificar sólo 8.000 viviendas más. Además, anuncian supuestos planes de inversión en infraestructuras por parte de los ayuntamientos para frenar la publicidad negativa que se está vertiendo sobre la restinga manguaña, en un contexto que parece volver a advertir un cambio de ciclo económico (fig 7.24).

Por otro lado, asistimos a la mutación del perfil de demandante de oferta turística en La Manga. Como hemos señalado anteriormente, el perfil de cliente tipo se ha transformado, existe un nuevo cliente estandarizado que se ha adaptado a las condiciones que ofrece La Manga. Es más, de un análisis más detallado como hemos realizado anteriormente se desprende que la relajación en los criterios de calidad del producto turístico dio entrada a un cliente más local, de menor valor añadido, de estancia prolongada en verano pero nunca estable y que por tanto acentuaba la estacionalización de la demanda turística generando nueve meses de vacío durante el año.

Este cliente no aparece de la noche a la mañana. Se va introduciendo poco a poco y en un principio cohabita con el cliente original para el

cual se diseñó La Manga según los parámetros de la declaración de centro turístico de la ley de 1962.

Sin embargo, la cohabitación resulta imposible y este nuevo perfil de cliente que va creciendo (haciendo a su vez crecer la demanda) acaba expulsando al cliente original que se va en busca de nuevos destinos que ofrezcan un mayor valor añadido (existen a este respecto multitud de estudios de escuelas de negocios sobre el comportamiento del cliente de costa, en lo que López-Morell (2005) llama el “antimodelo turístico”, estudios cuya temática queda fuera del alcance de esta tesis).

Sin embargo, este nuevo cliente, local o nacional fundamentalmente procedente de los entornos periféricos y los cinturones obreros de las grandes ciudades (Artal, 2002) basa fundamentalmente su gasto en la compra o el alquiler de una segunda residencia dejando escasos retornos en consumo de los diversos sectores productivos como la hostelería, los servicios, las dotaciones lúdico-deportivas y especialmente la ocupación hotelera (fig. 7.25). Se va por tanto consolidando un modelo turístico que genera fuertes ingresos por venta del patrimonio de viviendas a corto plazo, pero cuyo retorno en el largo plazo va siendo más bien escaso, pese al importante número de visitantes que genera.

José María Cano, presidente del Club Costa Cálida

## "A La Manga le quedan unas 8.000 viviendas por construir"

Este hombre está cuadrado: alto, apuesto, con toda la pinta del dinámico yuppie capaz de mover un ejército desde el teclado de un ordenador. Un aire deportivo trabajado entre escapadas náuticas y retornos al despacho. Cualquiera podría pensar que estamos ante don Perfecto: 41 años, casado y con tres hijos. Cartagenero, pero vive en Murcia los últimos dieciséis años de su vida. Ligado al grupo Grimanga, que dispone de un quinteto de sociedades relacionadas con el negocio inmobiliario, alquileres, promociones, etc. Es abogado y técnico en informática, sector en el que también desarrolla sus actividades. Desde enero de este año preside el club de los importantes de La Manga.

ANGEL MONTIEL

— ¿Cómo han quedado las naves tras el fragor de la batalla en el Club Costa Cálida?

— El pasado año se desarrolló una campaña de publicidad muy fuerte, que culminó con la elección de Miss España en La Manga, que supuso un capítulo muy importante para el presupuesto del Club: más de 115 millones de pesetas. Al finalizar las actividades de "La Manga está de moda" hubo una pequeña movida entre los socios por cuestiones relacionadas con la amortización; algunos se dieron de baja y, a su vez, otros promotores que no se habían integrado antes, entraron a formar parte del Club. En la actualidad somos caioce y los que lo integramos, y nuestro empeño es terminar de amortizar los gastos de la campaña anterior a la vez que financiar la de este año, que, obviamente, va a ser modesta. Se ha abierto un período de reflexión para que en el 90 La Manga vuelva de nuevo a situarse en el candeleiro.

— Una vez resuelto el polémico tema de las licencias, que tanto dio que hablar hace unos meses, ¿qué camino han seguido las relaciones del Club con la Administración?

— Hemos tenido una reunión con todos los concejales de San Javier y Cartagena con competencias en La Manga, en la que se han planteado, uno por uno, los

"San Javier y Cartagena ultimán un plan cuatrienal de inversiones para La Manga"

problemas de infraestructura de esta zona. A raíz de esas conversaciones, los ayuntamientos se comprometieron a elaborar un plan cuatrienal que recogiera todas las inversiones que se van a hacer aquí, dando respuesta a los problemas que La Manga tiene. En relación con este plan, sólo queda terminar el calendario. El Club, por su parte, se ha mostrado dispuesto a colaborar con las distintas corporaciones en la dotación de los equipamientos que la zona necesita.

— Se detecta un clima de división entre los promotores de La Manga, que no está claro que contribuya a sus intereses generales...

— No hay tal división. Lo que sucede es que algunos estamos dentro del Club, y otros no. Enfrentamientos, ninguno, sólo que un grupo asumimos la campaña del año pasado, y otro no lo hizo.

— ¿Qué pasó con la campaña, aparte de haberse disparado su presupuesto?

— Nuestra valoración sobre "La Manga está de moda" es positiva, sólo que se hizo sobre la



José María Cano, desde enero, presidente del Club Costa Cálida (Foto: J. M. RODRIGUEZ).

marcha, sin planificación previa y sin que existiera un presupuesto inicial. Tuvo gran repercusión a nivel nacional e internacional, y de ella se han beneficiado sectores que no intervinieron en su financiación.

— Los hosteleros no andan muy contentos con ustedes...

— No hace ni dos semanas que tuvimos una reunión con la Asociación de Hostelería. Nuestras empresas están dedicadas a la promoción de la segunda vivienda, y cada cual tiene que insistir en el negocio que conoce. Pienso que, mientras los hoteles cierran siete meses al año, pocos se van a animar a invertir en ese sector. En la reunión quizá no firmáramos la paz, pero sí estuvimos de acuerdo en trabajar conjuntamente en los temas que nos unen.

— Sabe usted que se viene hablando de una actitud depredadora por parte de los promotores en relación con La Manga...

— Lo que hay en La Manga es un plan urbanístico que marca lo que se puede construir en cada momento. Este plan no lo hacen ni los ecologistas ni los promoto-

res, sino la Administración pública. Si están mal hechos, le corresponde a ella rectificarlos. El promotor compra el solar, que es muy caro, y su obligación es sacarle el máximo rendimiento.

— ¿Cuántos años quedan para que acabe la promoción urbanística en La Manga?

— A La Manga le quedan unas siete u ocho mil viviendas por construir. La Administración lo sabe perfectamente. No se pueden fabricar más solares que los que hay. Si la demanda actual se mantiene, en cuatro o cinco años se habrá completado. Pero eso es ser muy optimistas.

— ¿Ha pasado ya la resaca de los enfrentamientos con la administración autonómica?

— El nuevo equipo que se hizo cargo de la consejería de Urbanismo ha dado muestra de querer solucionar los problemas de La Manga, y de hecho hay muchos que se han solucionado. Han manifestado un talante de diálogo y de querer escuchar a las partes implicadas.

— Supongo que sabe que a ustedes se les adjudicó una parte de

responsabilidad en las causas que provocaron la dimisión del anterior consejero, Fuentes Zorita...

— Eso no es verdad. Cuando dimitió Fuentes Zorita, ya había un acuerdo tripartito sobre la concesión de licencias entre el ayuntamiento de San Javier, encabezado por su alcalde, la Comunidad Autónoma, impulsada por su presidente, y los promotores. Creo que la dimisión de Zorita responde a otras razones. No se me pasa por la cabeza que un político, tras llegar a un acuerdo en un problema que seguramente le habrá dado muchos dolores de cabeza, dimita; lo más lógico es que renuncie al acuerdo.

— Ha hablado usted de una nueva ofensiva publicitaria para el 90. ¿En qué va a consistir?

— La verdad es que aún no lo sabemos. Habrá que promover todos los aspectos positivos que La Manga tiene, que son muchos. Nuestro enfoque actual es el de organizar reuniones con los ayuntamientos, empresarios de hostelería, de los hoteles, y de otros sectores, para tratar de que esa futura campaña sea, no sólo del Club Costa Cálida, sino que colaboren en ella todos los estamentos.

— ¿Y cuáles son las prioridades que les preocupan de la otra cara de la moneda, la de los aspectos negativos?

— Existe un decálogo reivindicativo que ha sido elevado a las distintas administraciones y que resume, según nuestro criterio, las deficiencias que afectan a La Manga. El orden prioritario está determinado por dos factores: el de la salubridad de la zona, y el de las comunicaciones. En el primero incluimos el dragado del canal de la Gola y la solución definitiva de los emisarios, para lo cual habría que hacer una gran estación depuradora en las afueras de La Manga, en la que se recogerían todas las aguas residuales de la zona. En el segundo, la terminación en el plazo de dos años del desdoblamiento de la Gran Vía, el puente sobre el canal del Estacio y, por lo que se refiere a sus accesos, el cumplimiento por parte de la Comunidad Autónoma de su compromiso de enlazar La Manga con la autovía Murcia-Cartagena, conectando con el ramal Murcia-San Javier, y que enlazaría a su vez con la posible autopista que ven-

Fig 7.24 Declaraciones del lobby promotor Costa Cálida a principios de los 90. Fuente: Hemeroteca diario La Verdad.



LA VERDAD  
LUNES 3 DE JULIO DE 1989

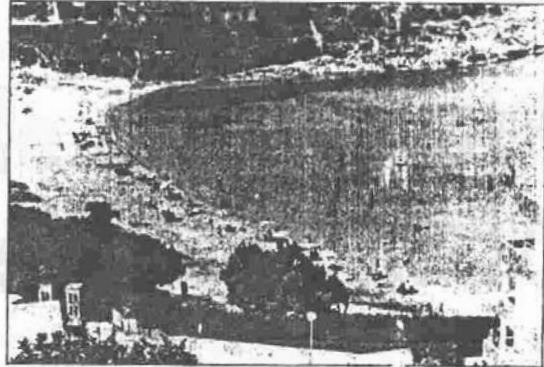
**COSTA CALIDA**

15

**LA MANGA**



Los veraneantes disfrutaron ayer más tranquilos.



Las playas no se saturaron.

## Los empresarios se lamentan del descenso en la ocupación hotelera

La oferta de apartamentos es superior a la demanda

INMACULADA ALEMÁN  
LA MANGA

A pesar de las optimistas previsiones de la Administración para el verano 89, la ocupación en régimen de alojamientos turísticos disminuyó en un 35% aproximadamente respecto a la primera quincena de julio del año anterior. El vicepresidente de la Asociación de Hostelería, Antonio Martínez, indicó, sin embargo, que algunas mejoras de infraestructura como las efectuadas en carreteras podían iniciar el encaminamiento correcto del desarrollo turístico en La Manga.

Algunos empresarios de La Manga no recuerdan un mes de julio tan flojo como el actual. Ni siquiera la previsión de reservas se ha hecho tan tarde como este año. El famoso 90% de ocupación previsto para el verano no se hará realidad hasta la primera quincena de agosto si continúa el flujo turístico actual. En uno de los principales hoteles de La Manga, la media diaria de plazas hoteleras vacías desde que se inició el verano es de 40.



Disminuyó la ocupación hotelera.

Los hosteleros comienzan a concienciarse en este sentido que responda a la realidad.

Los habituales de este rincón cual para sus residentes siempre.

Fig 7.25 Reportaje Revista Blanco y Negro en 1999 sobre el turismo en La Manga y reportajes de los periódicos a principios de los 90. Fuente: Hemeroteca diario ABC y La Verdad.



Este importante número de visitantes (a principios de los 90 todavía creciente de manera sostenida, pues hay que tener en cuenta que queda casi un 40% de La Manga por urbanizar) tiene dos derivadas fundamentales. De un lado, el consumo de recursos que implican y por tanto la inversión de infraestructuras que requieren para una demanda de corte claramente estacional.

De otro lado, se empieza a apreciar dentro del proceso de masificación generalizada, ciertos síntomas de colmatación de algunos puntos de la geografía mangueña. Esto generará un fenómeno desconocido hasta entonces, que viene importado de la Comunidad Valenciana (Gaja, 2012), como son los primeros atisbos de especulación con el suelo como producto inmobiliario (fig. 7.26).

Esta situación, desconocida hasta ahora en un territorio que venía de ser colonizado partiendo de un vasto terreno virgen y desértico clasificado no urbanizable, empieza a entrar dentro de los parámetros del mercado inmobiliario del suelo con todas sus consecuencias. Las consecuencias y derivadas de este nuevo contexto se desarrollarán en otro marco histórico distinto que analizaremos más adelante.

LA ESPECULACION DEL SUELO ESTÁ DEVORANDO AL MAR MENOR (1)

## Dura crítica de los Consumidores al modelo urbanístico de La Manga

Es el más consumista, más desorganizado y más irracional que existe en toda la costa murciana»

ONACIANO GARCIA  
MURCIA

La Unión de Consumidores de Murcia-UCE tiene presentadas ante el Ayuntamiento de San Javier una serie de alegaciones contra las normas subsidiarias de urbanismo para la zona de La Manga, por considerar que, con carácter general, dicho plan contempla numerosas anomalías que pueden desembocar en una congestión urbanística mucho mayor de la que ya tiene esta zona del litoral murciano. Para la UCE, La Manga se está estragando cada día más, la están devorando, y los primeros perjudicados no son sólo los empresarios, sino el ciudadano de a pie, los consumidores que viven en esta zona de nuestra cos-

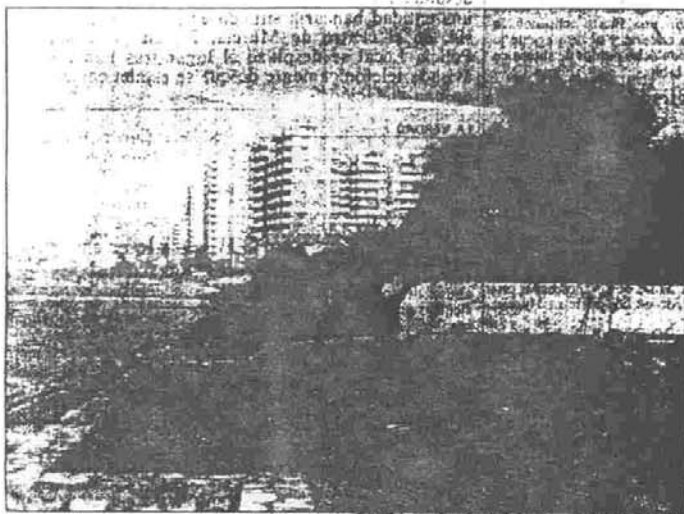
Según declaraba el secretario general de la Unión de Consumidores de Murcia-UCE, Pedro Valera, a LA VERDAD, «los planteamientos de su asociación en el terreno turístico y urbanístico de La Manga, coinciden plenamente con las autoridades autonómicas» ya que ambos aspectos están profundamente interconectados, puesto que no puede entenderse La Manga turismo, sin La Manga urbanismo, ni mucho menos venderse turísticamente algo que no está preparado a nivel de infraestructura».

Sin embargo a la UCE murciana lo que más le interesa, por encima de los problemas actuales que a veces aturden al ciudadano medio, es el aspecto global desde el plano urbanístico, «porque en el turismo la Comunidad Autónoma está realizando una labor de ni los empresarios de hostelería ni los promotores han terminado de valorar, y en este terreno se ha hecho un trabajo muy importante que beneficia muchísimo a estos sectores».

### Planificar juntos

Pero el problema de fondo de La Manga «tantas veces denunciado por tanta gente, como es la falta de infraestructura, su crecimiento irracional, etc.», es para la UCE «el modelo urbanístico lo que más afecta al ciudadano de a pie, el que vive en La Manga, que ha aguantado mucho y todavía está aguantando muchísimo, y al que estamos obligados a dar una respuesta».

No hay más que ver una fotografía aérea de La Manga de hace un par de años, que una y ahora. El cambio ha sido tan grande, que no parece la misma. Y es en este crecimiento descontrolado donde se dirige «la crítica constructiva siempre, y la llamada de atención que queremos hacer desde la UCE, pues nuestro único interés es que no



Algunas vallas de construcciones han llegado a traspasar los muelles que delimitan la zona marítimo-terrestre.

**«El ciudadano de la zona ha aguantado mucho, y demasiado tiempo»**

se acabe destruyendo La Manga, ya que es un espacio ecológico y natural muy vendible, pero aún más frágil y esto no se ha tenido en cuenta».

Porque para el secretario de la UCE, en La Manga se dan circunstancias de tipo urbanístico y de planificación «que generan un daño tanto particular como colectivo muy serio. Desde el punto de vista urbanístico, creemos que La Manga se podría vender más, y en ello coincidimos con los empresarios de hostelería, si hubiera más hoteles, si se hubiera ordenado mejor el término». Y en este punto Pedro Valera considera que la mayor contradicción es que «los hosteleros y los promotores no se hayan sentado a planificar juntos, y ahí encontramos el principal error, que se puede trasladar a la administración en estas dos esferas, turística y urbanística, ya que desde la Administración debería haberse planificado, también conjuntamente, el desarrollo de esta zona».

Sin embargo, desde la UCE se opina que «como está ahora mismo La Manga, es el modelo urbanístico más consumista,

**«Se quieren desecar zonas de mar para construir urbanizaciones»**

más desorganizado y más irracional que existe en toda la costa murciana».

### Reparto del pastel

Para la UCE, la sensación que se ofrece de esta zona tan privilegiada del Mar Menor es que «a la hora de comprar, de especular con ella, han mirado a La Manga como un pastel, con unas condiciones características naturales irrepetibles. Pero a la hora de repartirse este pastel no se han dado cuenta de que las fracciones habría que haberlas calculado, de modo que la gran aglomeración previsible, con un esmerado estudio de los proyectos, en relación con la masificación y lo que ello va a reportar en cuanto a imagen de saturación de esta masa de habitantes, no se ha hecho. Se ha construido irracionalmente, con lo que lo que hay una gran condensación de apartamentos que, en suma, han provocado un deterioro que afecta a la calidad de vida de La Manga, y por extensión, al plano turístico de una zona que se ha venido vendiendo como un paraíso, porque lo es, y en

lugar de planificar, han acabado devorando el espacio físico de ese lugar».

### Lo peor, San Javier

La situación más desorganizada, a juicio de la UCE, es la de San Javier, ante cuyo ayuntamiento tienen presentado un escrito de alegaciones sobre un plan de normas subsidiarias de urbanismo para La Manga, por considerar que dicho plan aumentará los problemas urbanísticos de esta zona.

Españe la UCE, como se expone en dicho escrito, que «se prevé un desarrollo de zonas a urbanizar y unas alturas de edificación excesivas», además de no haberse realizado «previsiones tanto del techo bídrico del municipio, cuanto de la forma en que habría de hacerse los vertidos al alcantarillado». Por último, se señala bien, que el alcalde de San Javier, presenta un plan de normas subsidiarias, pidiendo la ayuda a la Comunidad Autónoma, pero resulta que ha dado ya licencias, como se ha concretado en el Estado, para construir 22 plantas. El hecho de estas contradicciones han dado como resultado el que están insatisfechos todos: los hosteleros, los promotores, el Ayuntamiento, y hasta la Comunidad Autónoma, y como víctimas todos los ciudadanos, que son los que tienen que afrontar, año tras año, y temporada tras temporada, todo un cúmulo de contradicciones que han dado como resultado el momento tan delicado que tiene en estos momentos La Manga».

## Los puntos más «negros»

D. GARCIA  
MURCIA

En su «batería» de alegaciones, la UCE considera que «existe un gran número de construcciones que se encuentran dentro de la zona marítimo-terrestre». Entre los puntos «negros» denuncia que han aumentado «las superficies de los polígonos arbitrariamente, desplazando las zonas marítimo-terrestres hacia unos terrenos ganados al mar, de forma ilegal, como un espacio que se quiere ganar echando tierra y rellenándolo para construir viviendas, y para ello ya han dado licencias».

Señalaba Pedro Valera además que en la zona «hay auténticas playas privadas sin acceso al público, o se impide el paso a éstas con piedras o con amenazas de perros; hay edificios sin calles, no hay zonas verdes, se quieren desecar zonas de mar para construir urbanizaciones, y un largo etcétera de carencias, dando la sensación de que el punto de vista legal, ha sido el que menos ha prevalecido».

También destacan en su análisis la falta de «respeto estético, o la necesidad de contar con una depuradora o con un ambulatorio», considerando que «se ha estado tan pendientes del plano urbanístico, de construir como sea y donde sea, que se han olvidado de que en La Manga tienen que vivir personas, con unas necesidades que van más allá del techo de una vivienda».

Junto a todas estas quejas, que motivan una «crítica que no va contra nadie en concreto sino con el único interés de que se corrijan errores para lo que aún nos queda de ese lugar tan especial», la UCE murciana no olvidaba el tema ecológico que está sufriendo esta zona del litoral murciano. «Las inmensas pantallas de hormigón que están surgiendo, sin olvidar los detritus y demás, están afectando a la natural renovación de estas playas. Hay viejas dunas que antes repoblaban de arena las playas y que ya no lo hacen, y lo que debemos pensar, no es en dejar de construir, sino aprovechar de modo racional este lugar tan singular, que a fuerza de no respetarlo, acabaremos perdiéndolo».

Por último señalaba Pedro Valera que «el problema de fondo de La Manga, al estarse haciendo tanto de otras cosas, se enturbia. Pero para nosotros, y sin ánimo de entrar en ninguna clase de polémica, hay una realidad palpable e irrevestible, y si las autoridades municipales, las autonómicas, los empresarios aprenden algo del daño que se ha hecho, se puede sacar una lectura positiva de la situación, para que no se repita en el futuro, que es la llamada de atención que queremos hacer, porque así los beneficiarios seremos todos, empresarios y ciudadanos».

Fig 7.26 Artículos dejando entrever los primeros síntomas de especulación con el suelo de La Manga a principios de los 90. Fuente: Hemeroteca diario La Verdad.

## 8. LOS MACROPROYECTOS DEL DESARROLLISMO EN LA ACTUALIDAD: IMPLEMENTACIÓN DEL CASO DE LA MANGA EN EL TURISMO Y EL URBANISMO ACTUAL

### 8.1 Escenario post-conflicto. Consolidación de un modelo turístico y urbano.

#### 8.1.1 *La Manga de los 90: consolidación de un proceso semiacabado. La 1ª crisis inmobiliaria de 1993 y la afección al tejido empresarial imperante*

La victoria de los lobbys promotores sobre el gobierno regional inicia un periodo de crecimiento del parque inmobiliario de La Manga que durante los años siguientes termina de urbanizar por completo la restinga de arena. La coyuntura de crecimiento nacional acompaña fuertemente en ese sentido, generando la creación de un nutrido elenco de empresas inmobiliarias que se suman al proceso.

Hay que señalar que nos encontramos ya por aquel entonces en un contexto de una España con una democracia consolidada y adherida a todos los organismos y estructuras europeas. Por tanto, se posee una economía incardinada por completo en los mecanismos de globalización mundiales. La construcción, y por tanto el sector de la vivienda nueva costera, es ya entonces un parámetro calibrable de la economía nacional que está supeditada a muchas variables, tanto internas como externas.

En este sentido, para entender las condiciones de desarrollo final de La Manga en los años sucesivos es necesario poner en contexto la situación económica del país y su afección coyuntural sobre la problemática que determina el desarrollo de La Manga. Utilizaremos un parámetro de contraste solvente como es el precio del m<sup>2</sup> de vivienda nueva construida, que ya en los años 60 es un indicador de la economía de robustez verificable y con directa traslación a mercados como el de la construcción, el turismo y la promoción inmobiliaria.

El precio de la vivienda nueva costera y del parque inmobiliario en general, venía de una caída sostenida entre los años 1979 y 1982, que en términos reales (descontando la inflación) suponía una caída del 35% en sólo 5 años. Tras una recuperación en 1983 donde se produce un repunte positivo del 6%, el precio de la vivienda vuelve a bajar en 1985 a niveles del año 1982. Todo este proceso se producía por el mantenimiento del contexto de deterioro económico tras la crisis del petróleo de 1973 que alcanzó de lleno a España. El paro (que durante el franquismo quedaba oculto por la emigración a Europa, produciéndose ahora en cambio el retorno de los emigrantes) tenía cifras que pasaron del 4,7% en 1976 hasta el 21,1% en 1985. De igual manera crecía la alta tasa de inflación derivada de la crisis del petróleo de 1979, donde el precio del petróleo se había multiplicado por 2,7 desde mediados de 1978 hasta 1981<sup>1</sup> (Naredo, 1996).

De hecho, el año 1985 había sido especialmente duro para la construcción, de ahí que muchos municipios costeros independientemente de su color político apostasen por construir en sus costas como salida a la crisis. Sin embargo, paralelamente a la aparición de la ley de costas y el estallido del conflicto competencial entre autonomías y ayuntamientos, se había venido produciendo un incremento de la actividad económica desde 1986, que tuvo también una notable aceleración en la construcción.

El consumo de cemento se incrementó un 10,2% en comparación con el año interior, la construcción de vivienda nueva aumentó un 10%, y los gastos de la construcción crecieron un 5%. El *boom* de la construcción fue incluso más fuerte en 1987, cuando la industria registró un incremento del 10%, la mayor tasa de crecimiento de todas las industrias españolas. En ese mismo año, el sector de la construcción representó el 7% del PIB del país. La fuerte expansión industrial continuó hasta 1988, y muchas de las nuevas construcciones se concentraron en oficinas urbanas, vivienda y servicios relacionados con el turismo (Naredo, 1996).

1. Datos procedentes de Sociedad de Tasación S.A., citados por Naredo J. en 1996 en "La Burbuja inmobiliario-financiera en la coyuntura económica creciente (1985-1995).

La tasa de ocupación había aumentado en todos los sectores excepto en el primario, pero la construcción registró el mayor incremento relativo, un 11,2%, como resultado de los 88.100 nuevos empleos que crearon en 1986. Como comparación, sólo se crearon 7.300 nuevos empleos en la construcción en 1985, y en 1984 se habían destruido 110.400 empleos. A finales de la década de los ochenta, los empleos de la construcción constituían un tercio de todo el empleo industrial español. Sin embargo, en esa misma época, el sector todavía operaba a un nivel considerablemente por debajo de su capacidad a pesar del boom, ya que su tasa de desempleo rondaba el 30%.<sup>2</sup>

2. Datos procedentes de Ministerio de Trabajo e Inmigración, citados por Naredo J. en 1996 en "La Burbuja inmobiliario-financiera en la coyuntura económica creciente (1985-1995).

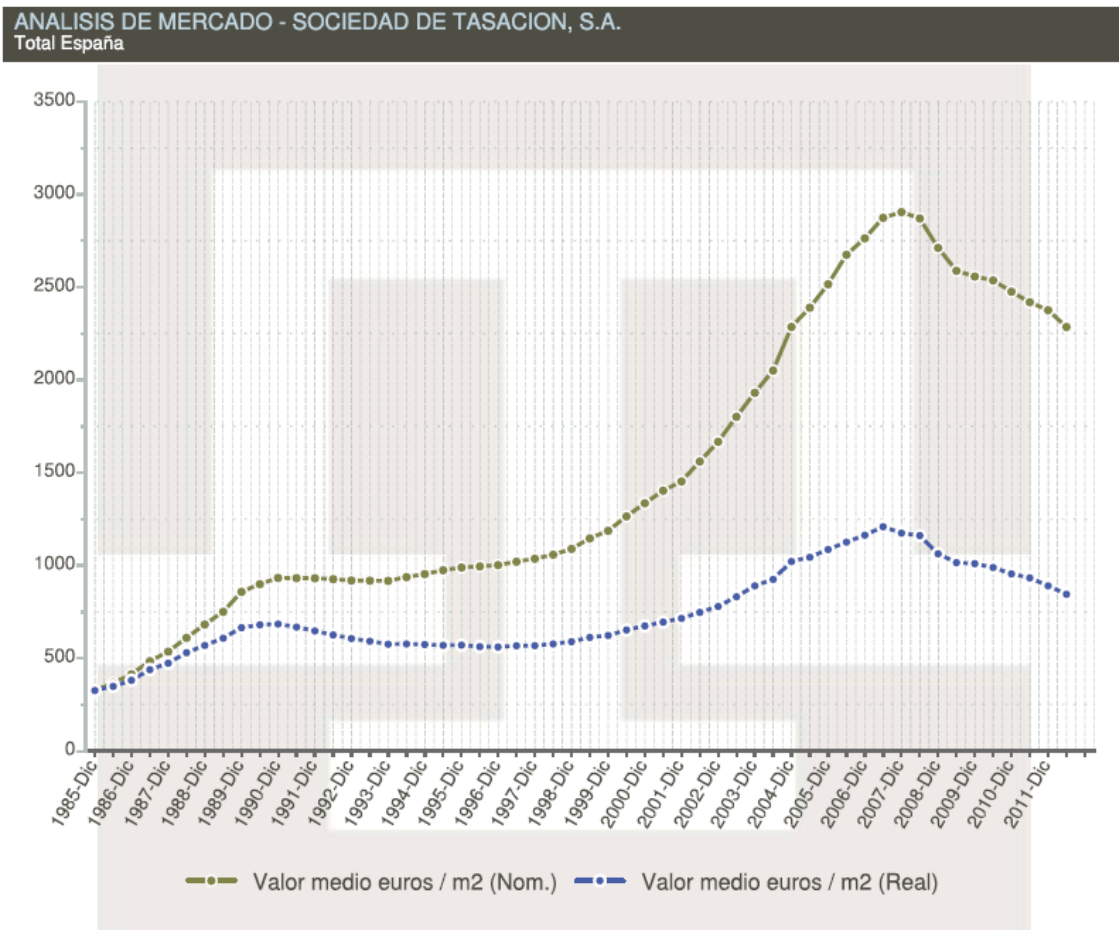


Figura 8.1. Precios nominal y real medio de la vivienda en España (euros/m<sup>2</sup>). Fuente: Sociedad de Tasación S.A.

El último ciclo alcista en los precios de la vivienda se saldó, según la Sociedad de Tasación, con una bajada ininterrumpida del precio de la vivienda durante seis años, de 1990 a 1996 (fig. 8.1). Hubo una bajada de los precios de un 1,7% en términos nominales entre 1990 y 1993, lo que significa un 15% en términos reales (teniendo en cuenta la inflación marcada por el IPC, fig.8.2)<sup>3</sup>. En diciembre de 1990 el precio real de la vivienda por metro cuadrado era de 684 €, es decir, 933 € en términos nominales a partir del IPC acumulado de 1985 (136,5%). En diciembre de 1993 el precio en términos reales era de 576 € por metro cuadrado, es decir, 917 € nominales en base al IPC acumulado desde 1985 (159,2%). Eso supone una variación real de -15,7% y nominal del -1,71% (Naredo, 1996).

3. Consecuencias económicas de los ciclos del precio de la vivienda. Oriol Aspachs-Bracons. Documentos de economía "La Caixa", Nº 12 Febrero 2009

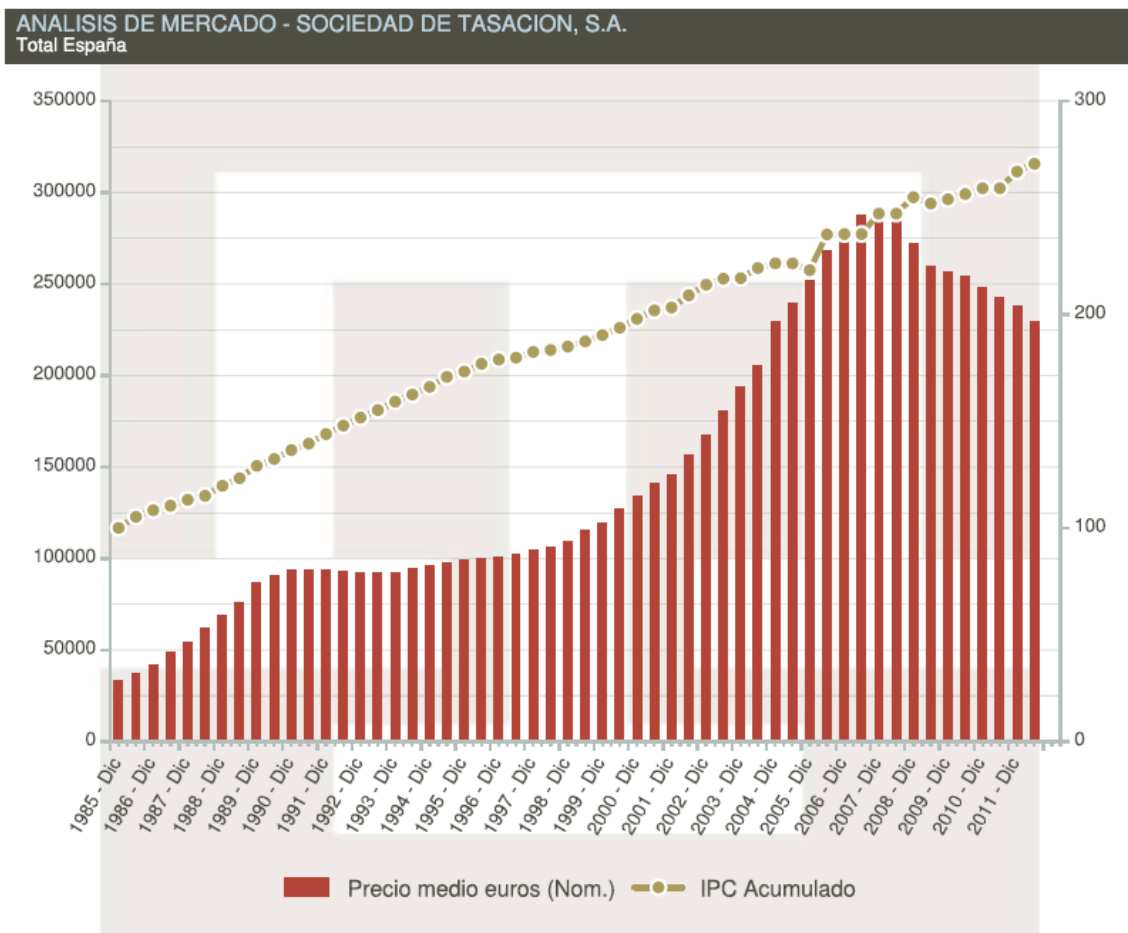


Figura 8.2. Precios nominal y real medio de la vivienda en España (euros/m<sup>2</sup>). Fuente: Sociedad de Tasación S.A.

En diciembre de 1996, momento de inicios del cambio de ciclo económico, el precio real de la vivienda por metro cuadrado era de 560 € (1.002 € nominales, en base al IPC acumulado de 1985, 178,9%). La variación real supuso un 18,1% menos (7,39% nominal). Según los datos de la Sociedad de Tasación, S.A., entre los meses de diciembre de 1990 y 1996 el precio de la vivienda subió nominalmente un 7,39%, pero en un contexto inflacionario del 31%. Este sería el último ciclo bajista de la vivienda en España, en especial en lo referente al precio de vivienda libre, durante la caída de precios seis años consecutivos, hasta como veremos la gran crisis financiera de finales de 2007 (Miralles, 2011. fig. 8.3).

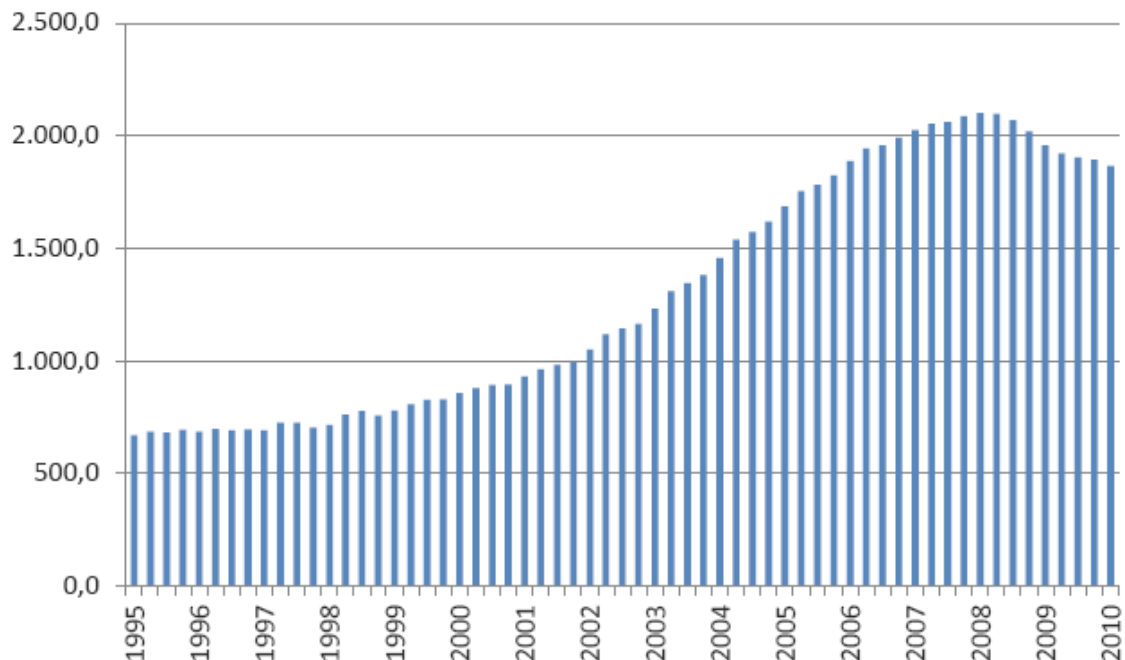


Figura 8.1. Precio medio de la vivienda libre en España (euros/m2) según Ministerio de Fomento (Miralles, 2011).

A nivel urbanístico, hay que señalar que las repercusiones de este contexto económico son varias. Inicialmente, al calor del crecimiento a nivel nacional que arranca en 1986 (conjugado con las problemáticas urbanísticas locales que ya hemos analizado), se inicia un proceso urbanizador desaforado que alcanza sus máximas cotas a principios de los 90.

De esta época datan en la antigua restinga de arena muchísimas urbanizaciones de 8 a 15

alturas que saturan los polígonos colectivos del plan, creando una barrera de hormigón que acaba por encajonar la carretera que recorre el antiguo brazo de mar. La Manga se llena de una caótica colección de castillitos y piezas diversas (de dudoso gusto) confeccionadas en teoría al gusto del cliente alemán y anglosajón que todavía peregrina a sus playas. A partir de 1990 esta configuración se limita a 11 alturas como resultado de la negociación entre Comunidad Autónoma y promotores (fig. 8.4).





*Fig. 8.4 Los castillitos de 14 plantas pueblan La Manga del km. 4,5 al 5,5, o las viviendas convertidas en pequeñas colmenas de hormigón. Fuente: Archivo propio.*

Esta configuración responde ya sólo a criterios de rentabilidad económica a corto plazo, más que a los extintos parámetros de diseño urbano, en tanto en cuanto se realiza al dictado de constructores y promotores. Estos actores, sin necesidad (o más bien obviando) el planeamiento de desarrollo, van ocupando progresivamente el terreno edificable que el proceso urbanizador de Maestre había generado con un amplio margen de tolerancia en el diseño de edificios con escasa dotación de servicios para el coste que se les presupone (con la normativa regulatoria de la época de la edificación, las Normas Básicas (NBE). Dichas configuraciones, minimizaban costes resultando de un diseño que maximizaba el número de viviendas a base de reducir parámetros como el número de ascensores, la superficie de fachada o la calidad de los acabados. Así pues, se van completando las parcelas con la nueva y sobrecargada edificabilidad que han generado las transferencias de aprovechamiento surgidas tras la negociación entre promotores y Comunidad Autónoma.

Fruto del mencionado encarecimiento del precio del m<sup>2</sup> de vivienda, empieza a aparecer ya con fuerza en La Manga un fenómeno que hasta ahora no se había manifestado con rotundidad. La progresiva disminución del espacio libre en un contexto inflacionista del suelo empieza a generar fuerte fenómenos especulativos de los terrenos de las parcelas. Los pequeños propietarios a los que Maestre pagó con tierras sus trabajos decaen fuertemente en su interés por promover el suelo en el corto plazo ante la expectativa de beneficios mayores.

El fuerte sentimiento de impunidad jurídica tras la victoria de los lobbys promotores y los municipios costeros ante la Comunidad Autónoma, y la certera convicción de que su parcela puede ser la última en venderse a precio de oro en La Manga fomenta un fuerte mercado especulativo. En él, los pequeños propietarios dejan los solares vacíos a la espera de que alguien se los compre por un precio que supuestamente debe de subir ya que el terreno edificable empieza a disminuir, dado el crecimiento desenfrenado que se vive a finales de

los 80. Así pues, extinguidos ya aquellos tiempos en los que las palas y las retroexcavadoras de Maestre se lanzaban a domesticar un terreno arenoso virgen y salvaje, empezamos a asistir a un escenario en que cada edificio que se construye acerca más a La Manga a su terminación como producto urbano revalorizando así las parcelas libres restantes.

En esa cultura, se entregan a la tentación especulativa muchos de los numerosos nuevos propietarios de suelo en La Manga, cuya espera de un pago con enormes plusvalías por un suelo recibido como pago en especie. Para acentuar esa plusvalía, se empieza a generar, en un contexto de urbanización desenfrenada, flagrantes anomalías urbanas en forma de solares o vacíos urbanos.

Esta equivocada estrategia desacelerará en parte el crecimiento consumidor del territorio, y como suele ocurrir, no se verá recompensada por los acontecimientos. El cambio de ciclo macroeconómico que a partir de 1993 erosiona la economía española, estancando los precios de la vivienda y desacelerando por completo el proceso de terminación urbana de La Manga.

Es más, la prolongación de la crisis se extiende al crédito bancario y a la solvencia de las empresas en los años 1994 y 1995. Esto acaba arrasando buena parte del tejido empresarial inmobiliario local que se había creado de manos de Maestre casi veinte años atrás. Esta pequeña burguesía promotora de pequeños (y medianos) propietarios de suelo acaba en los balances de los bancos que se convierten a mediados de los años 90 en las principales promotoras del país (Naredo, 1996).

Hay que señalar que a diferencia de lo que sucederá en la siguiente crisis de 2007 (cuyo análisis de sus inciertos resultados ya queda fuera del alcance de esta tesis), en la crisis de 1993 la componente financiera tiene un peso relativamente pequeño en la caída del sector inmobiliario. El crédito a la vivienda de todas estas promociones que a mitad de los 90 caen en manos de los bancos por la quiebra de las

pequeñas sociedades inmobiliarias asentadas sobre cimientos empresariales de papel no supera en general el 80% del valor de la promoción.

Por tanto, todas las promociones de estas pequeñas empresas que a partir de 1993 empiezan a engrosar el balance de los bancos no suponen un problema solvencia para los mismos al tratarse contablemente de activos dañados. El parque inmobiliario de los bancos se va evacuando en el mercado lentamente en los años sucesivos de cara a asegurar el mantenimiento de las plusvalías de las entidades financieras, lo que además permite una importante desaceleración del proceso urbanizador final de La Manga, que se dilata hasta el final de la crisis en el crepúsculo de la década.

A este efecto amortiguador de la fiebre inmobiliaria de La Manga se une ahora la decisión unilateral por parte de la Demarcación de Costas de la Delegación del Gobierno del Estado de deslindar con rigurosidad el Dominio Público Marítimo-Terrestre, limitando tajantemente el espacio edificable. Esta coyuntura, encuentra arrasado al tejido promotor local, y desarticulado al antiguo lobby Club Costa Cálida, que se había disuelto un año atrás a causa de las disputas económicas internas, dando lugar en el paisaje urbano a curiosas anomalías arquitectónicas (fig. 8.5).

La aplicación taxativa de la ley de Costas que años atrás se tuvo que negociar, no alcanza las grandes construcciones existentes, que ya habían podido salvar su situación trasvasando su edificabilidad al espacio interior ajeno a la servidumbre de suelo urbano de 20 m. Sin embargo, los solares de aquellos propietarios que decidieron especular con el suelo acaban padeciendo una suerte de justicia poética, dado que pese a salvaguardar su edificabilidad, en las franjas más estrechas de la zona norte donde la anchura de la restinga de arena no supera los 80 metros obliga a plantear configuraciones arquitectónicas inverosímiles como edificios con fondos edificables de poco más de 3 metros.



*Fig. 8.5 Anomalías urbanas surgidas de la aplicación de la Ley de Costas de 1988. Fuente: Archivo propio.*

La crónica del desastroso resultado en el que desemboca el atribulado proceso vivido en los años 80 y 90 se puede leer el 19 de Agosto de 2001, en el suplemento dominical del diario ABC, que realiza un reportaje sobre el estado de La Manga de aquellos días. Sus demoledoras apreciaciones son un claro diagnóstico del resultado obtenido tras estos años: *“La Manga del Mar Menor todavía es una lengua de tierra de 21 km de largo y una anchura máxima de un kilómetro y medio. La carretera continua atravesándola de arriba abajo. Sin embargo ahora ambos lados de la calzada que la divide se alinean una antología de los desastres de la arquitectura vacacional. Recorriendo la gran vía el visitante puede contemplar una variada colección de apartamentos de inspiración faraónica, árabe, medieval, pop, ibicenca e incluso carcelaria. Hay hoteles monolíticos. Hay chalets que se dirían edificadas con piezas del Exin castillos.*

*Por alguna extraña razón incompresible para el común de los mortales, los alemanes (cuando aun venían) se pirraban por estos castillitos que se dirían de juguete. Las huellas de crisis pasadas se pueden observar en edificios en construcción desde hace dos décadas, que sus promotores abandonaron a su suerte, como aguardando a que alguien viniese a acabarlos.*

*Sus vallas publicitarias aún anuncian pisos piloto de los edificios. Durante años, eran también muy significativos las áreas salpicadas de descampados, especialmente en el tramo de San Javier, donde la codicia especuladora había aguantado lustros y lustros estos solares desiertos a la espera de que un buen comprador depositase todo el dinero que su dueño estaba dispuesto a recoger. Paradojas del destino, la inesperada aparición y consolidación de la ley de costas arrebató la posibilidad de edificar estos solares en la mayor parte de la superficie de la parcela, dando lugar a las más variopintas formulas del aprovechamiento urbanístico y arquitectónico. La Manga se ha ido convirtiendo en un túnel del tiempo que comunica con la España desarrollista.”*



*Fig. 8.6 Fotos del reportaje publicado en el suplemento Blanco y Negro en 2001. Fuente: Hemeroteca ABC.*

El artículo concluye sin ahorrar calificativos despectivos, pese a hacer alguna salvaguarda:

*“Pese a este variado conjunto de calamidades, se ha de reconocer que se han de salvar algunas contadas excepciones que durante los últimos años han intentado retomar el recuerdo de aquellos tiempos de efervescencia creativa. Viviendas unifamiliares interesantes como la de fuerte diseño de Francisco Beltrán Campillo, que enseña desde su exterior la riqueza de los espacios interiores, son claros ejemplos de aportaciones con cierto grado de calidad arquitectónica. En este caso, ante la ausencia de proximidad al mar, el autor decide protegerse de la agresividad de la Gran Vía de La Manga, junto a la que se ubica, mediante una patente cubierta inclinada con la que solamente “enseña” una planta a la fachada, y vuelca el resto de los espacios al interior, favoreciendo el diálogo de éstos con el resto de la parcela.”*



*8.1.2 Ámbitos de afección del caso La Manga: la fuerte asimetría de la ocupación urbanística en la costa murciana y su comparación con otros enclaves del litoral mediterráneo.*

El proceso de desarrollo de La Manga como macroproducto turístico no es ajeno al entorno en el que se sitúa en el litoral mediterráneo. Dentro de un primer ámbito de afección, hay que señalar la ubicación de la restinga de arena en el entorno del Mar Menor.

En un segundo lugar conviene analizar la repercusión del fenómeno de La Manga a nivel del conjunto del territorio de la Región de Murcia en lo que se refiere a su perímetro costero.

Por último, a nivel del litoral mediterráneo, dada la escasa afección territorial que a ese nivel se presupone que tendrá para su desarrollo global el caso de La Manga, sí que resulta interesante establecer alguna comparación con fenómenos similares, en especial aquellos que se han planteado en un contexto histórico distinto.

*a) La Manga en el entorno del Mar Menor*

El perímetro litoral del Mar Menor se extiende por unos 73 kilómetros, distribuyéndose este territorio según su adscripción municipal entre cuatro Ayuntamientos (Los Alcázares, San Javier, San Pedro del Pinatar y Cartagena). Las razones de destinar un análisis específico al turismo en el Mar Menor son varias: es la zona turística más importante de la Región de Murcia con importantes singularidades naturales y potencialidades (salud, deportes, etc.); el alojamiento mayoritario es el de segunda residencia, lo que ha implicado una notable escasez de análisis y estudios sobre el impacto y viabilidad del turismo en la zona; y además esta importante zona turística posee la singularidad de estar ubicada en el seno de la única provincia del litoral mediterráneo español, donde la participación del sector turístico en el producto o PIB provincial posee una menor relevancia

relativa que la que se observa para este sector en el ámbito nacional.

La reducida implantación de las actividades turísticas en la Región de Murcia, junto a la importancia del Mar Menor, explican que los cuatro municipios con litoral en la laguna representan en el total regional el 50,3% de la oferta de plazas hoteleras y el 83,1% y 64,5% de las plazas en apartamentos y campings respectivamente. A pesar de la importancia relativa de la oferta turística del Mar Menor con respecto al conjunto regional, el visitante no residente en el Mar Menor se aloja fundamentalmente en segundas residencias (Artal, 2002).

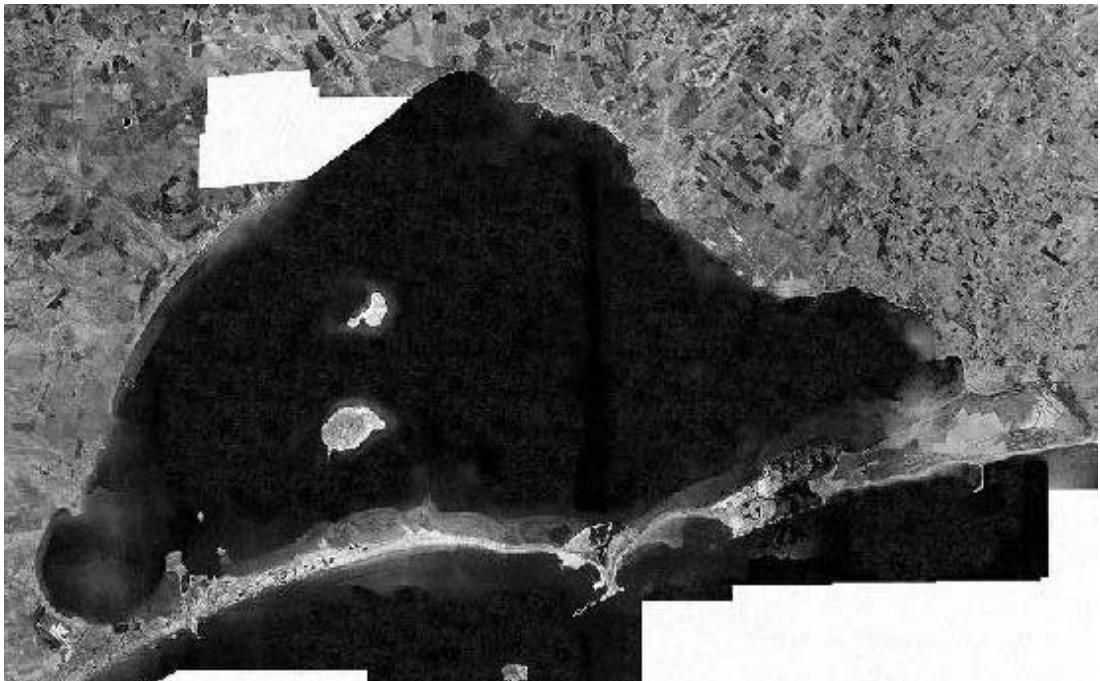
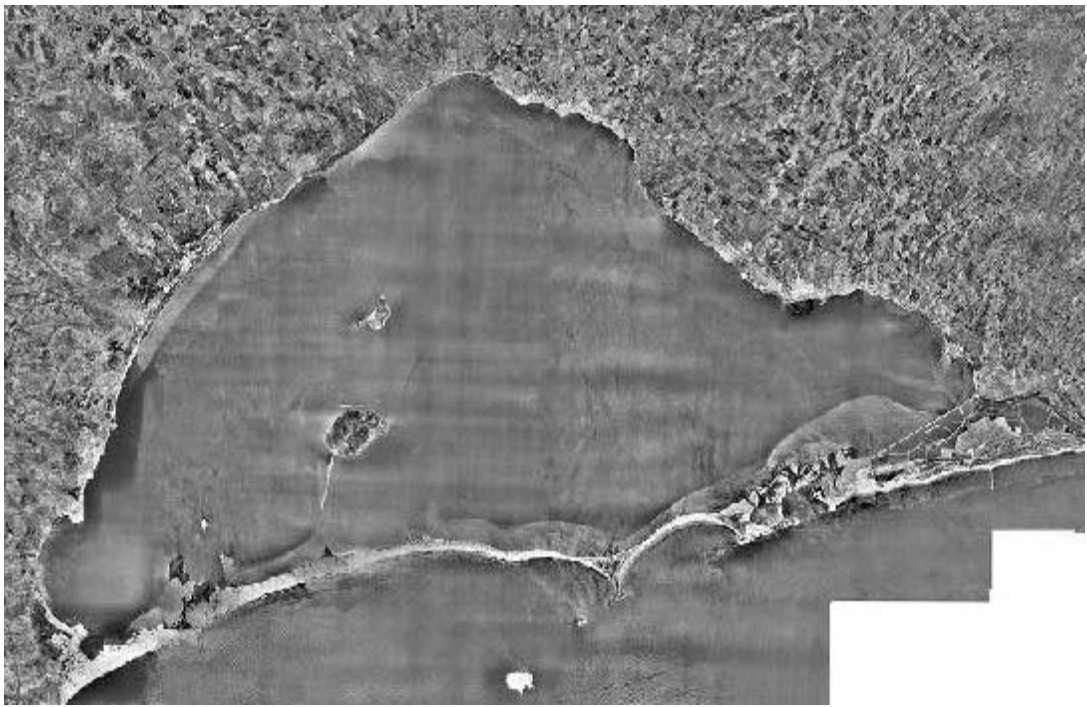
Este tipo de alojamiento se impuso en el Mar Menor al igual que en La Manga desde mediados de los años setenta. Por aquel entonces el frenazo en el crecimiento de plazas hoteleras que registraba el Mar Menor (especialmente La Manga) desde los años sesenta, vino acompañado de un *boom* inmobiliario de segunda residencia que acabó monopolizando la oferta. Este aspecto además de llevar a la transformación de apartamentos en segundas residencias, dinamizó el proceso constructor de viviendas destinadas a segundas residencias estivales, siendo en este sentido el proceso narrado para La Manga el catalizador y dinamizador del fenómeno en el Mar Menor.

En este campo se puede observar la importante afección que ha tenido al perímetro litoral del Mar Menor el desarrollo turístico de los últimos 50 años que ha salpicado los 4 municipios de una quincena de pequeños enclaves costeros (Santiago de la Ribera, Los Narejos, Los Urrutias, Islas Menores, Lo Pagán, Playa Honda, etc.) separados apenas por unos cuantos kilómetros entre sí (fig. 8.7). Sin embargo, en un análisis con cierta perspectiva histórica se puede ver que donde el turismo más ha antropizado el territorio ha sido sin duda en La Manga, que actuaba como motor turístico del conjunto de la laguna salada (fig. 8.8).



Fig. 8.7  
Configuración  
actual del Mar  
Menor. Fuente:  
Google Maps.

Fig. 8.8 Proceso evolutivo del territorio del Mar Menor visto en 1956, 1981 y 2009 (página siguiente). Fuente: Cartomur.



La oferta de establecimientos oficiales del Mar Menor está compuesta por alrededor de 90 establecimientos: 36 establecimientos de alquiler de apartamentos, 29 hoteles, 14 pensiones, 7 apartahoteles y 4 campings, todos ellos fundamentalmente ubicados en La Manga (Artal, 2002).

La composición por tipos de establecimientos oficiales ha variado notablemente durante los años analizados. Con el objetivo de aumentar su calidad en respuesta a las señales de demanda, así han aumentado el número de hoteles y apartahoteles y descendido el de apartamentos y pensiones. Por el calendario de cierre y aperturas de los establecimientos se constata una época de menor oferta disponible, la que podemos denominar la temporada baja del turismo del Mar Menor, que se extiende desde noviembre a marzo.

Por el contrario, existe una prolongada época de mayor oferta que va desde abril a octubre. Finalmente, existe una época de plena apertura por el lado de la oferta, que coincide también con la de mayor demanda, que iría desde junio a octubre. No obstante, hemos de destacar el elevado porcentaje de establecimientos que únicamente cierra entre diciembre y enero, por lo que a lo largo del año, sin contar estas fechas tan características, el 62,2% de los establecimientos del Mar Menor permanecen abiertos (Artal, 2002).

La oferta total de plazas no residenciales del Mar Menor es de sólo unas 19.500, prácticamente la misma que hace 30 años, como se ha podido ver en el apartado 7.1.2. El 36,2% de la oferta agregada se concentra en La Manga y el 63,8% en el resto del Mar Menor (litoral interior). Sin embargo, esta distribución geográfica de plazas cambia sustancialmente cuando no incluimos las plazas ofertadas por los *campings* y otras ofertas no directamente vinculadas al turismo de sol y playa en nuestros análisis.

Así, los resultados los últimos 15 años nos sugieren que el litoral interior del Mar Menor basa su oferta turística, en buena medida, en el

camping y productos derivados, ya que la distribución geográfica de la capacidad de los establecimientos sin considerar estos elementos queda como sigue: el 67,9% de las plazas en La Manga y el 32,1% en el litoral interior del Mar Menor.

Si analizamos por tipo de establecimiento, los resultados más relevantes de la oferta disponible son los siguientes. Los campings, condicionados por la gran dimensión del camping situado próximo a La Manga pero ya en el litoral interior, representan el 46,6% de las plazas ofertadas, correspondiendo, como decíamos, todas ellas al litoral interior del Mar Menor. A continuación se sitúan los hoteles con el 23,1% de las plazas, de las que un 73,4% se encuentran en La Manga. El tercer lugar en importancia relativa es para las plazas ofertadas por los apartamentos de alquiler, con un 18,9% del total de plazas y donde a su vez, un 90,2% corresponde a La Manga. Los apartahoteles cuentan con un 8,7% y, finalmente, las pensiones con un 2,7%. Queda por tanto claro, que al margen del fenómeno fuertemente consumidor del suelo que ha supuesto el turismo a nivel global para todo el Mar Menor, La Manga ha sido y continúa siendo el motor y catalizador del proceso para todo el entorno (fig. 8.9).

| <b>Tipo de establecimiento</b> | <b>La Manga</b> | <b>Litoral interior Mar Menor</b> |
|--------------------------------|-----------------|-----------------------------------|
| Apartamento                    | 90.2%           | 9.8%                              |
| Camping                        | -               | 100%                              |
| Hotel                          | 73.4%           | 26.6%                             |
| Apartahotel                    | 25.7%           | 74.3%                             |
| Pensión                        | -               | 100%                              |

Fig. 8.9 Peso de La Manga en el conjunto de la oferta turística del Mar Menor. Fuente: Cuadernos de Turismo, 9 (2002).

*b) La Manga en el entorno del perímetro litoral murciano*

La Manga ha representado tradicionalmente no sólo el elemento dinamizador del conjunto del Mar Menor, sino el punto de referencia del turismo y las actuaciones urbanizadoras de la costa murciana.

La llegada del turismo como fenómeno de masas no se limitó en los años 60 únicamente a la zona del Mar Menor. La ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional del ministro Fraga también planteó actuaciones tanto al sur en otros municipios de la Región murciana como Mazarrón y Cartagena (fig. 8.10), o más al norte como Campoamor o La Zenia ya en tierras alicantinas del municipio limítrofe de Orihuela.

*CENTROS DE INTERÉS TURÍSTICO NACIONAL APROBADOS (1964-75)*

| CENTRO   | MUNICIPIO (Provincia) | APROBA-<br>CIÓN | SUP.<br>(ha) | PLAZAS |
|--|-----------------------|-----------------|--------------|--------|
| <i>Zonas litorales con débil ocupación turística</i> |                       |                 |              |        |
| BAHÍA DE MAZARRÓN-SAN GINÉS                          | CARTAGENA (Murcia)    | 22/2/68         | 91           | 5.100  |
| EL ALAMILLO  | MAZARRÓN (Murcia)     | 18/3/68         | 53           | 3.754  |

*Fig. 8.10 Resto de centros declarados de interés turístico nacional en la Región de Murcia. Fuente: Galiana, 2006.*

Sin embargo, la magnitud y el potencial turístico y urbanizador de La Manga acabó acaparando prácticamente toda la oferta y la demanda relacionada con el turismo de masas en la región. De hecho, simplemente en base a una somera visualización de la fotografía aérea de fisonomía del territorio costero murciano a día de hoy, se puede observar como existe una potente concentración urbanizadora en el entorno de La Manga y por prolongación en el Mar Menor, que sin embargo contrasta con la escasa presencia urbanizada en el resto del perímetro litoral de la Región de Murcia (fig. 8.11).



*Fig. 8.11 Cartografía aérea de la costa de la Región de Murcia del año 2007. Fuente: Cartomur.*

Contrasta en este sentido el potente efecto de artificialización del territorio al que ha sido sometida la fachada este donde se encuentra La Manga frente a la escasa afección del fenómeno urbanizador que encontramos en el perímetro costero sur. La enorme capacidad de atracción del potencial turístico que poseía La Manga generó que en todo el resto de la costa circundante apenas se desarrollaran actuaciones orientadas al turismo de masas en la década de los 60, 70 y 80.

Como se puede observar, en el caso de La Manga el proceso de antropización del entorno mediante la artificialización del suelo de costa ha sido completado tras 50 años de turismo de masas (fig. 8.12).



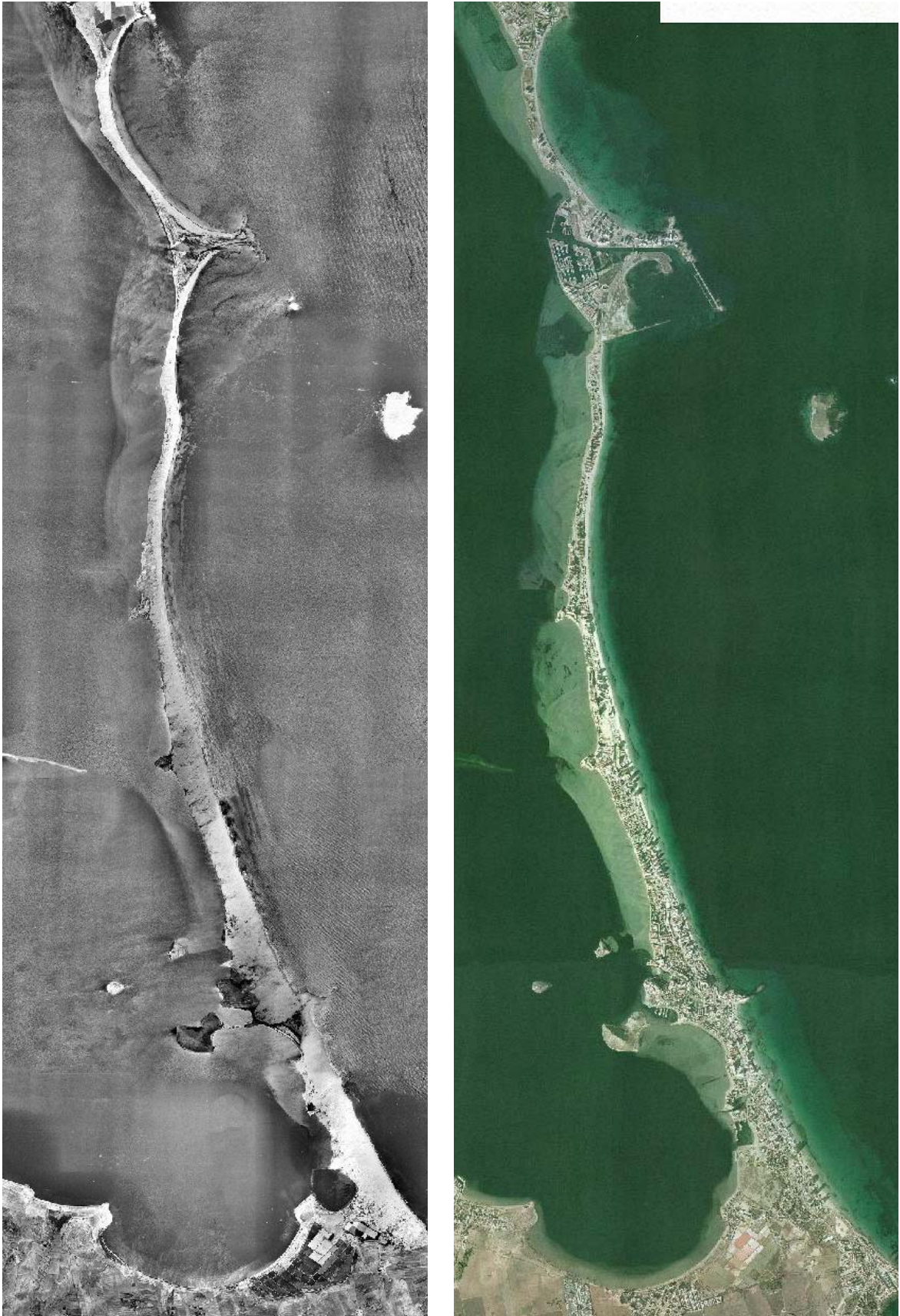


Fig. 8.12 Evolución de La Manga entre 1956 y 2007. Fuente: Cartomur.

Al margen del caso de La Manga, cuya completa artificialización no ofrece sombra de dudas, si analizamos el resto del perímetro murciano observamos que este efecto no se reproduce. Realizando un minucioso recorrido comparativo entre la cartografía de 1956 y la actual a una escala de suficiente definición podemos analizar de manera pormenorizada el grado de incidencia del efecto del turismo de masas del desarrollito de los 60 y sus posteriores derivaciones en el resto de la costa. Si observamos es el perímetro costero inmediatamente al sur de La Manga no apreciamos efecto antropizante alguno a gran escala (fig. 8.13).

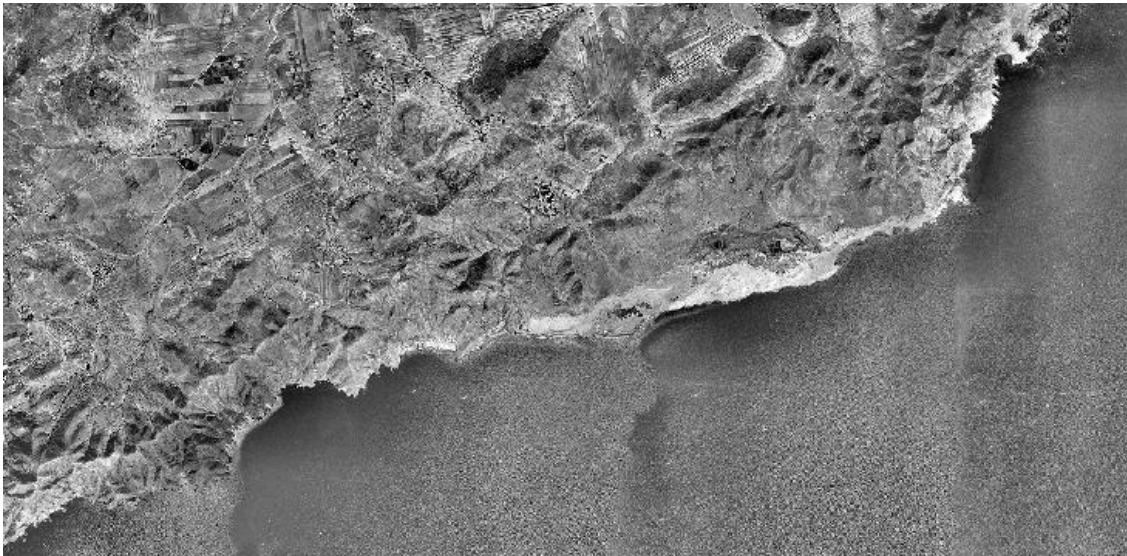


Fig. 8.13 Costa al sur 1956-2007 más allá de La Manga y el Mar Menor. Fuente: Cartomur.

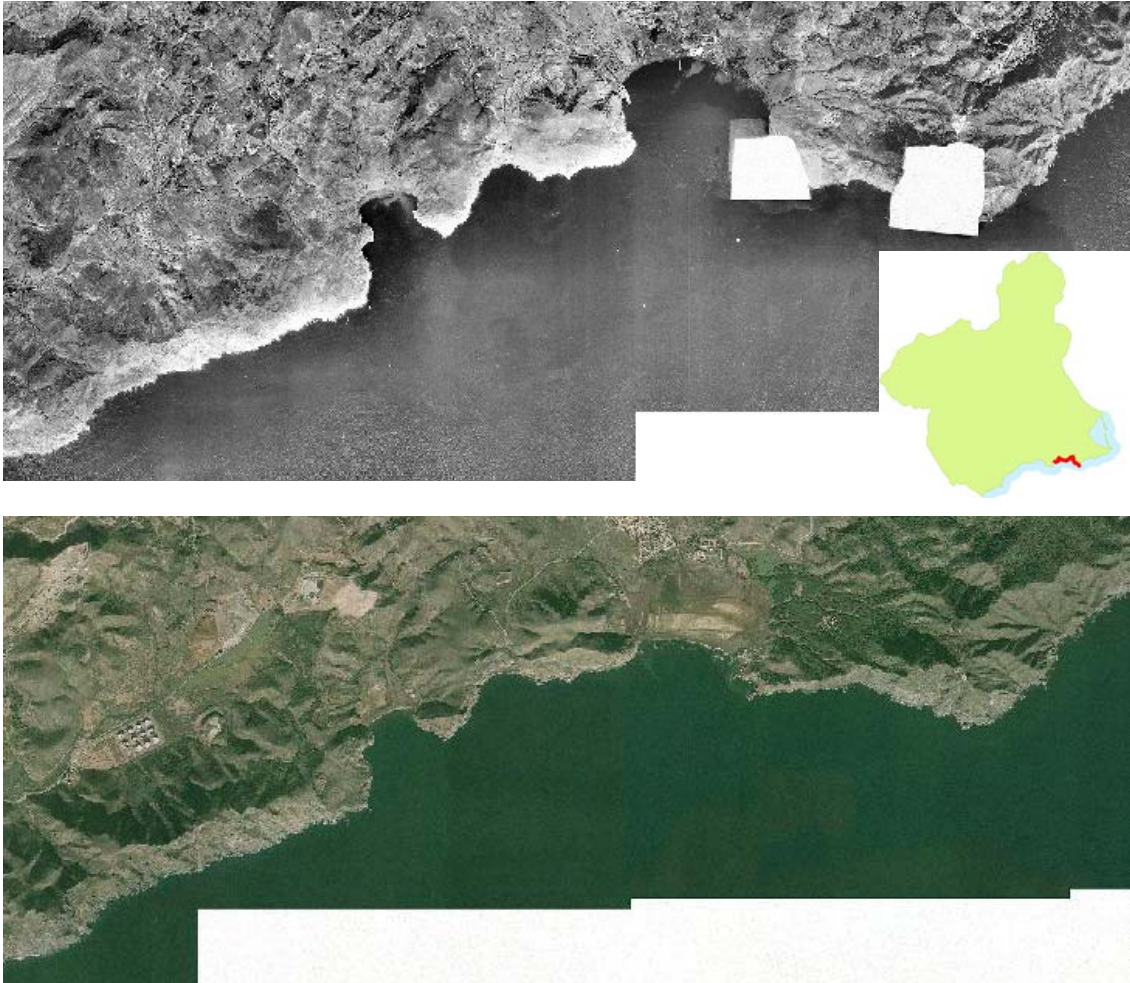
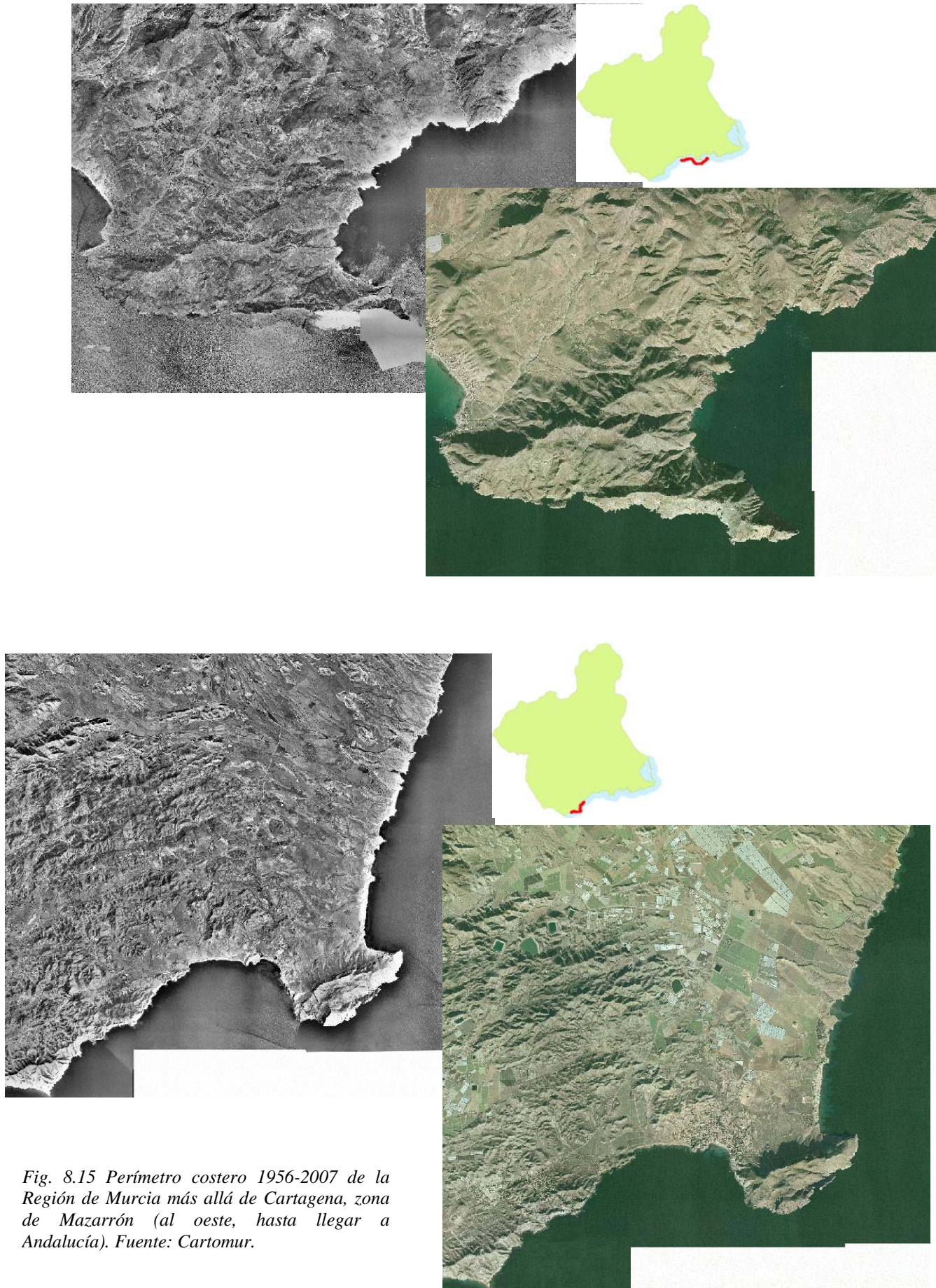


Fig. 8.14 Recorrido costero 1956-2007 a la altura de Portman (al este de Cartagena). Fuente: Cartomur.

Si proseguimos el recorrido por la costa hacia el oeste, salvo la población de Portman con su conocido aterramiento de residuos inertes (fig. 8.14), no se aprecian en los kilómetros anteriores a la ciudad de Cartagena grandes variaciones en el uso del territorio por efecto del turismo (habiendo que señalar en este caso sin embargo la dificultad añadida que se supone en esta zona la difícil orografía). En los años posteriores a la aparición del turismo de masas esta zona sería declarada Parque Nacional, siendo por tanto su suelo protegido hoy en día.

De igual manera, también más allá de la ciudad de Cartagena, la casuística general que cubre el litoral se refiere habitualmente a espacios donde no se aprecian efectos urbanizadores de importancia (figs. 8.15 y 8.16).



*Fig. 8.15 Perímetro costero 1956-2007 de la Región de Murcia más allá de Cartagena, zona de Mazarrón (al oeste, hasta llegar a Andalucía). Fuente: Cartomur.*

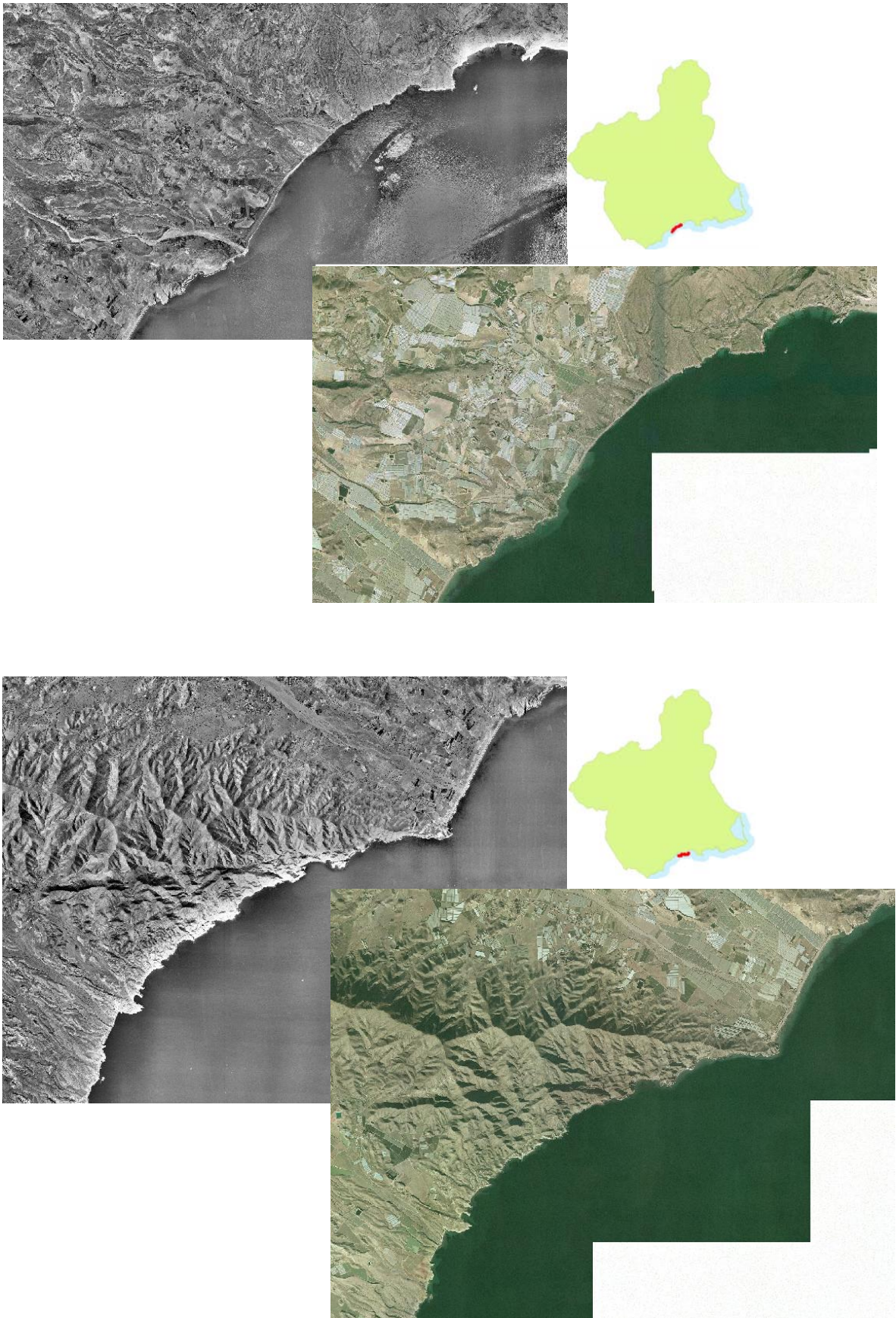


Fig. 8.16 Perímetro costero 1956-2007 de la Región de Murcia más allá de Cartagena, en la zona de Cabo Cope. Fuente: Cartomur.

Si que se aprecia sin embargo como la mano del hombre interactúa con el territorio tierra adentro. El efecto antropizante agrario del trasvase Tajo-Segura transforma terrenos de uso rústico en vastas extensiones de regadío como se puede ver en las figs. 8.15 y 8.16, o más claramente en la fig. 8.18 en la década de los 60 a los 90.

Otro parámetro que puede resultar útil de cara a evaluar el consumo de suelo en el territorio de costa es la ocupación y crecimiento de los tejidos urbanos preexistentes en las ciudades costeras de la Región a lo largo del desarrollo del turismo de masas.

El perímetro costero murciano abarca más allá del Mar Menor a los municipios de Cartagena, Mazarrón, Lorca y Águilas. Tal y como hemos observado en los tramos no urbanos de estas cabeceras de municipio no se han desarrollado apenas actuaciones urbanizadoras que antropicen el paisaje costero. De estos, salvo Lorca, cuyo núcleo urbano se encuentra muy al interior y completamente desvinculado del espacio litoral al situarse a muchos kilómetros del mismo (hay que señalar que Lorca es el segundo municipio más grande de España), todos los demás poseen de alguna manera su orientación vinculada a la costa.

En el caso de ciudades milenarias como Cartagena (fig. 8.17) y Águilas (fig. 8.18) se puede observar claramente como el crecimiento previsible realizado por el caso urbano entre los años 1956 y 2007 no ha redundado en una ocupación mayor del territorio de costa, sino que ha supuesto más bien la generación de tejido urbano a través de un proceso de ensanche hacia el interior.

El resto del espacio litoral anexo al casco urbano de las ciudades (los espacios borrados de la cartografía de 1956 se corresponden con las clásicas mutilaciones que la censura militar imponía en base a motivos de seguridad nacional), se puede observar que apenas sufre alteraciones significativas. Especialmente en el caso de Cartagena, que se erige como entorno

industrial y militar, relegando el papel del turismo a su tramo correspondiente a La Manga.

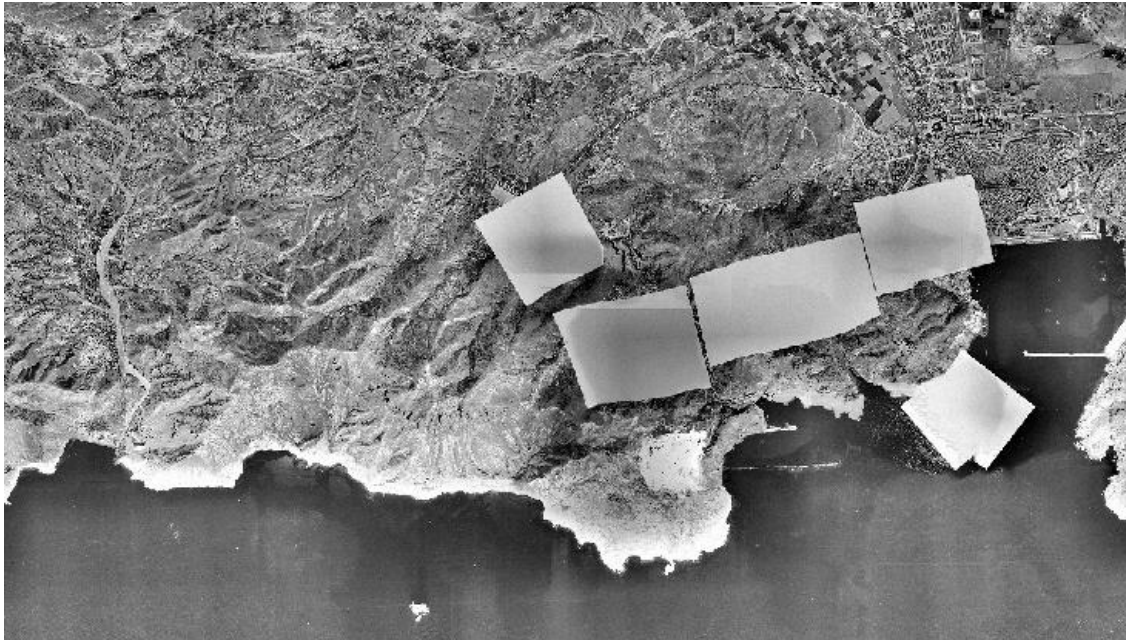


Fig. 8.17 Perímetro costero de la Región de Murcia 1956-2007 en la zona de Cartagena (a la derecha). Fuente: Cartomur.



Fig. 8.18 Perímetro costero de la Región de Murcia 1956-2007 entre Águilas (a la derecha) y la frontera con Andalucía (a la izquierda). Fuente: Cartomur.



Por último, otro caso diferente no contemplado es el de Mazarrón, una pequeña ciudad más de interior (no estrictamente de costa) sobre la que se decide acometer un fortalecimiento de su ocupación turística al abrigo de la ley de 1962. De esta manera se aprueban los centros de interés nacional de la Bahía de Mazarrón y El Alamillo (fig. 8.19, ver datos fig. 8.10).

La ciudad de Mazarrón no es una ciudad milenaria como eran Cartagena o Águilas, pero posee ya por aquel entonces un núcleo urbano agrícola consolidado situado a unos pocos kilómetros de la costa. Transcurridos 40 años desde la implantación de los centros de interés nacional, observamos como la conurbación que han formado el conjunto de espacio urbano de la bahía de Mazarrón y el Alamillo forman un espacio mayor y de más población que el propio asentamiento original del interior.

Esta situación responde a la evidente situación de crecimiento económico del espacio de costa, más orientado al sector servicios y al turismo, frente al tradicional espacio de interior, más centrado en el sector de la agricultura.

Encontramos aquí sí el clásico fenómeno de desarrollo en "*sprawl*", donde sin embargo el espacio de costa sí que se coloniza de manera creciente y desagregada, pero donde el núcleo central de origen se estanca llegando a quedar desarticulado convirtiéndose este más bien en un satélite del espacio de costa. Este último, destinado fundamentalmente sólo a fines turísticos, denota por tanto en el uso del suelo un grado de antropización del territorio mucho mayor.



*Fig. 8.19 Evolución 1956-2007 del espacio de Mazarrón. En la parte superior de las fotos el poblado original, y en la parte inferior la antigua bahía y el alamillo. Fuente: Cartomur.*

De esta situación analizada, deriva que actualmente a nivel global el litoral murciano sea, con diferencia, el menos antropizado del mediterráneo peninsular por el efecto urbanizador del turismo de playa en su primer kilómetro de costa (fig. 8.20).

| Provincia/Región | Km de costa | Porcentaje de urbanización primer km. de costa. |
|------------------|-------------|---|
| Murcia           | 274         | 13,6%   |
| Alicante         | 244         | 49,38%  |
| Valencia         | 126         | 28,7%   |
| Castellón        | 139         | 23,5%   |
| Cdad. Valenciana | 509         | 37,19%  |
| Cataluña         | 699         | 39,3%   |

Fig. 8.20 Porcentaje de urbanización de las distintas provincias de la fachada mediterránea. Fuente: Ministerio de Medio Ambiente citado en el diario El País (02/11/2007).

Este resultado no se debe a una especial protección del territorio de costa, ni a la presencia de una inadecuada orografía (pese a que en algunos casos hubiese implicado la necesidad de implantación de importantes infraestructuras de comunicación) para el asentamiento de la industria turística, ni a otros fenómenos que hayan desincentivado la promoción de colonias de sol y playa en el litoral murciano.

El efecto fundamental distorsionador de la ocupación del territorio murciano reside en el proceso urbanizador de La Manga cuya enorme capacidad de absorción de las diferentes etapas de los *booms* inmobiliarios fue capaz de concentrar en sus tierras casi todas las ambiciones inmobiliarias. Así, las demandas turísticas que se fueron sucediendo durante las sucesivas épocas de los 60, 70, 80 y 90 se fueron concentrando allí generando un cierto "efecto sumidero". Esta sobreexplotación de la restinga de arena degeneró desde un punto de vista urbanístico en la macroestructura hipertrofiada que conocemos hoy en día. Sin embargo, redundó paradójicamente en una liberación para el resto

de costa del proceso de urbanización del litoral de los años 60 y 70 bajo los parámetros de laxitud legal que permitía la época.

Estos supuestos, en caso de abordarse ahora se enfrentan a una coyuntura muy distinta, en tanto en cuanto se encuentran sometidos a una regulación urbanística y medioambiental mucho más restrictiva. Además, son juzgados con mayor independencia y severidad por la opinión pública, ahora bastante más concienciada en aspectos como la protección del patrimonio natural o la necesidad de implementar una necesaria dosis de sostenibilidad en los desarrollos urbanísticos del territorio.

Sin embargo, encontramos en La Manga desde hace una serie de años, muestras de síntomas de agotamiento como producto turístico (y no sólo por su el evidente consumo de suelo, que está catalogado prácticamente en su integridad como urbano). Esto se debe, como veremos más adelante en el siguiente apartado, fundamentalmente a la amortización acelerada que ha sufrido el producto como generador de retornos económicos y riqueza. En este sentido, de cara a revitalizar el sector turístico surgen nuevas iniciativas de ocupación del litoral aprovechando la mencionada coyuntura de la asimétrica distribución de la oferta turística en la Región de Murcia.

Como veremos ahora, a nivel de la fachada mediterránea, volvemos a encontrar 50 años después, diversas actuaciones que emulan los planteamientos realizados en la década de los 60.

*c) Comparativa a nivel del conjunto de la fachada mediterránea en el contexto actual*

Como hemos podido observar, el fenómeno de urbanización de La Manga tuvo un efecto directo a dos niveles de escala. A escala local, supuso un elemento dinamizante del Mar Menor haciéndole heredar a éste las virtudes y defectos de la configuración de su proceso urbano como producto turístico. Y a nivel regional, resultaba

que generó un efecto de contención del consumo del resto del territorio costero debido a su capacidad para absorber por sí sola las aspiraciones desarrollistas de las décadas de los 60, 70 y 80.

Evidentemente, este efecto de afección e influencia a nivel nacional ya se diluye, dando lugar a situaciones distintas en el litoral mediterráneo de las comunidades limítrofes como la valenciana y la andaluza, donde la casuística y la idiosincrasia del desarrollo de los procesos urbanizadores de la costa tuvieron parámetros propios cuyo alcance queda fuera de la presente investigación.

Sin embargo, sí que resulta interesante establecer comparaciones sobre la aparición del modelo anterior en el contexto actual. Naturalmente, esta labor no trataría de realizar un diagnóstico a futuro de los procesos urbanísticos recientemente iniciados como se puede hacer con La Manga, en tanto en cuanto no existe la suficiente perspectiva histórica como sí ocurre con ésta (al menos 50 años) de cara a realizar un análisis con el necesario rigor científico. De igual manera, tampoco es el objetivo de este apartado enjuiciar la validez de los procesos previstos en el futuro en base a resultados que sólo se pueden conocerse en el largo plazo, y que por tanto revisten de un número importante de incógnitas e incertidumbres.

Aun así, se puede plantear, sobre hipótesis objetivas, el análisis de semejanzas y diferencias entre las propuestas actuales y los elementos pasados analizados en el caso de La Manga. Todo esto de cara a alertar sobre posibles riesgos, sin la necesaria obligatoriedad de que los modelos actuales tengan por que tener desarrollos idénticos a modelos pasados elaborados sobre parámetros parecidos.

Un caso interesante de este citado primer grupo de modelos de macroprocesos urbanísticos costeros iniciados en época reciente es el caso de Marina d'Or en la provincia de Castellón.

El Grupo Marina d'Or es un grupo empresarial español de la Comunidad Valenciana. Constituido en el año 1983, la matriz llegó a contar a mediados de la década del 2000 con más de 3.000 empleados y unas 100 oficinas en España y en el extranjero (Reino Unido, Francia y China e Irlanda). Su producto abanderado por el que es conocido sobre todo es un complejo turístico llamado "Ciudad de Vacaciones" (fig. 8.21), situado en las localidades de Oropesa del Mar y Cabanes (provincia de Castellón). El grupo empresarial también integra un área de construcción inmobiliaria y un centro de salud y belleza y está también construyendo en Marruecos, Ecuador y preparándose para construir en China<sup>4</sup>.

4. Reproducción exacta de la información corporativa de dominio público entregada por la sociedad empresarial Marina d'Or S.A.



*Fig. 8.21 (página actual y siguiente) Imágenes de la configuración actual de Marina d'Or. Fuente: Publicidad corporativa*



Marina d'Or se caracteriza por una intensa actividad publicitaria y por el patrocinio de concursos de belleza, como *Miss España* o *Chica Interviú*. La estrategia publicitaria se fundamentaba en una agresiva campaña de televisión donde se conjugaban el turismo de segunda residencia con una potente oferta hotelera que se orientaba a sectores muy distintos como el turismo de *spa*, el turismo familiar de parque de atracciones e incluso intentaba alcanzar algún segmento del turismo de empresa.

El grupo presentó un crecimiento del 48% en la facturación del 2005 en relación con la del 2004. En 2006, la Junta General del Grupo Marina d'Or creó un consejo de administración, y estuvo estudiando entrar en bolsa para financiar su proyecto más ambicioso, Marina d'Or Golf (fig 8.22a); un plan de construcción de 18 millones de metros cuadrados inicialmente paralizado por la Consejería de Medio Ambiente, Agua, Urbanismo



y Vivienda del gobierno valenciano. Según describen los medios<sup>5</sup>, la Generalitat Valenciana estimaba el PAI (Programa de Actuación Integrada) de dimensiones desproporcionadas (Marina d'Or Golf tendría 220.000 habitantes (fig.8.22b), una ciudad mucho más grande que Castellón de la Plana) y con muchos puntos no resueltos en materia de suministro hídrico y disposición de infraestructuras. El plan urbanístico acabaría siendo aprobado, aunque con ciertas modificaciones, en 2010, estimándose su finalización completa en un plazo de 20 o 25 años.<sup>6</sup>

5. Diario Las Provincias (27/06/07, 02/04/09, 11/10/09, 21/10/12, 01/04/12) y Diario Levante EMV (26/03/08, 09/01/09, 18,06/09, 12/05/11).

6. Diario El País (06/05/12).



Fig. 8.22a Imágenes de la propuesta de Marina d'Or Golf. Fuente: Publicidad corporativa

levante-emv.com NOTICIAS HEMEROTECA

INICIO ACTUALIDAD DEPORTES OPINIÓN ECONOMÍA GENTE OCIO

C. Valenciana Valencia Comarcas **Castelló** Panorama Sucesos Internacional España Sociedad Cultura Tecnología C

Levante-EMV.com » Castelló

desarrollo territorial

## Los planes urbanísticos de Castelló prevén albergar a 220.000 nuevos residentes

23:00 ☆☆☆☆☆

Me gusta 0

Los 28 Planes de Actuación Integral previstos en la provincia de Castelló supondrán la urbanización de 38 millones de metros cuadrados que albergarán a cerca de 220.000 habitantes. El mayor de ellos lo ejecutará Construcciones 2000 (19 millones) en los términos municipales de Cabanes y Orpesa.

Joan Mestre, Castelló

**expansión. Terrenos donde se desarrollará el PAI de Torrelasal en Cabanes. levante-emv**

Fig. 8.22b Repercusión en los medios de las políticas urbanísticas asociadas a Marina D'Or en Castellón. Fuente: Diario Levante-EMV.

La crisis de origen financiero que hace estallar la burbuja inmobiliaria en 2007 resulta devastadora para proyectos de esta naturaleza, demostrando la debilidad financiera y la alta exposición al riesgo crediticio que suponían sociedades tan fuertemente apalancadas ante los bancos como esta. Tras los exitosos resultados de 2006, en el mismo 2007, el Grupo Marina d'Or ya se ve obligado a despedir a un 10% de su plantilla y empieza a posponer la construcción de varios bloques de apartamentos.

Con la prolongación de la crisis financiera y su transformación en crisis económica el freno a los desarrollos planteado por el grupo empresarial se agudiza, en gran medida por el elevado número de viviendas que pasan a formar del stock nacional no vendido que no encuentra demanda en el mercado. El panorama sobre la viabilidad de muchos de los proyectos arroja cierta incertidumbre (pese a que la tramitación administrativa de los mismos no se detiene). Sin

embargo, esta situación podría ser coyuntural como indican algunos medios<sup>7</sup>, no habiendo por tanto suficiente perspectiva para realizar un análisis técnico riguroso.

7. *El Economista* (13/02/12).

En lo que se refiere al modelo territorial que prefigura este macroproceso urbanístico costero hay que señalar que pese a existir algunas orientaciones indicativas que podrían catalogarse de análogas a las estudiadas en el caso de La Manga, existen un gran número de parámetros distintos que no permiten extrapolar directamente el análisis de un caso a otro. Nos limitaremos por tanto a esbozar simplemente los rasgos convergentes y divergentes en el análisis de un caso y otro.

En primer lugar, centrémonos en el ámbito de las similitudes. El caso de Marina d'Or presenta en su origen magnitudes similares a La Manga. Si bien se trata de un fenómeno de proporciones similares hay que señalar que abarca una extensión mucho mayor de territorio en base a una dispersión mayor de la población. Sin embargo, esto no responde a estrategias de diseño urbano, sino a la existencia de un contexto legal distinto, al situarse ante una legislación más restrictiva que la tenía La Manga en el momento de su puesta en marcha.

Esta mayor afección de territorio presenta en sí una importante diferencia respecto al caso de La Manga en lo que obliga a una dotación de infraestructuras y genera un impacto mucho más disperso desde el punto de vista medioambiental, lo que ha sido una de las críticas más habituales al proyecto de Marina d'Or.

Y es que, al margen de fuerte desequilibrio territorial que podría suponer implantar una nueva población estacionalizada de hasta 220.000 en una provincia donde la capital no alcanza los 180.000, hay que señalar que la expansión del complejo supondría además la construcción de un vial de cuatro carriles desde Oropesa del Mar a Cabanes que atravesaría el Parque Natural del Desierto de las Palmas<sup>8</sup>, la construcción de tres campos de golf en el complejo de Oropesa del Mar, y de más de un millón de metros cuadrados

8. Informe Banderas Negras 2007 Ecologistas en Acción.

de zonas verdes, cuyo abastecimiento de agua resulta controvertido y no claramente resuelto por el plan urbanístico.

A esto hay que añadir el hecho de que este modelo ya está implantado con magnitudes menores en la costa de Castellón en base al denominado fenómeno *resort*. Éste ha generado 37 proyectos ya existentes con cerca de 35.000 viviendas asociadas y siete campos de golf que en total suman 19,8 millones de metros cuadrados. A todo esto se sumaría hipotéticamente *Marina d'Or Golf*, que aporta otros 19 millones de metros cuadrados, una oferta que supondría en teoría los 220.000 nuevos residentes para la provincia<sup>9</sup>.

9. Informe Destrucción a toda costa. Greenpeace. 2011.

En definitiva, podemos esbozar sobre el planteamiento de este modelo de Marina d'Or que, aun existiendo similitudes en su planteamiento a nivel de macroproceso urbanístico con el caso de La Manga, su modelo de implantación no es exactamente igual (al margen de que sus consecuencias puedan ser igual o más catastróficas). La Manga de los 60 planteaba un modelo puramente turístico de sol y playa orientado al turismo extranjero o de alto poder adquisitivo, mientras que el caso de Marina d'Or conjuga parte del modelo de costa pero más orientado a un turismo nacional, al que además se le han añadido parámetros propios del fenómeno *resort* que analizamos en el capítulo 1 de la presente investigación.

Este nuevo ingrediente, al margen de ser un fenómeno fuertemente consumidor de recursos, es más propio de interior o de espacios no estrictamente costeros, sino situados a algunos kilómetros de la línea de playa (en cualquier caso más cercano a las infraestructuras que al propio litoral, véase el modelo de pólipos de Mena Hornillos (2010)).

Por razones de coyuntura histórica y legal, se trata por tanto de un modelo orientado a un cliente distinto y en cualquier caso mucho más invasivo y consumidor de suelo. En el caso de La Manga el proyecto, pese a situarse en un contexto histórico de menor conocimiento y detalle técnico

en el diseño urbano, se encontraba mucho más aquilatado en cuanto a la dotación de infraestructuras, pese a que el plan no fuese capaz de preveer el abrupto crecimiento posterior. En el proyecto castellonense se revelan muchas incógnitas todavía sin resolver (hay que señalar que las grandes infraestructuras públicas y privadas de La Manga se realizaron con financiación pública del Estado, situación en el contexto legal actual de España imposible a esos niveles).

Los que sí permanecen como elementos comunes son la fuerte exposición a los cambios de ciclo económico en el largo plazo y el riesgo de sobrestacionalización de la demanda turística.

En el primer caso, al igual que pasaba con el caso de La Manga, se mantiene el peligro de no diversificar la responsabilidad del proyecto, que recae sobre un promotor único. Esto además se acentúa con la fuerte exposición al riesgo crediticio que posee dicho grupo empresarial, debido al notable apalancamiento que poseen sus sociedades. La situación implica por tanto muchas incertidumbre e incógnitas de cara a la gestión de proyectos cuya implantación, como el propio promotor reconoce, se plantea a 20 o 25 años vista. Se mantiene que la posibilidad de cambios de ciclo económicos o de las condiciones sociales, legales y políticas del contexto puedan suponer importantes modificaciones en las condiciones de implantación de un macroproceso en el cual sus creadores se puedan ver superados, como ocurrió con Tomás Maestre.

En el segundo, independientemente de la posible diversificación de la oferta que plantee el producto turístico en sí, nos encontramos sin lugar a dudas ante un producto con una demanda fuertemente estacional, que agudizaría la estacionalidad ya existente. Esto como hemos analizado anteriormente, supone un importante problema de gestión para los territorios costeros, que se ve acrecentado en coyunturas de crisis económica como la actual, por la necesidad de dotación de servicios, infraestructuras, etc. cuya rentabilidad de los retornos no está garantizada.

Se aprecian por tanto similitudes y diferencias con el caso de La Manga, cuya extrapolación hay que recalcar que no se puede establecer de manera directa (más aún sin la necesaria posibilidad del contraste que ofrece la perspectiva histórica).

Otro caso de magnitud reseñable, situado como proyecto de futuro en la costa de Murcia es el proyecto de Marina de Cope. Al igual que los casos de La Manga o Marina d'Or nos encontramos ante una gran actuación de envergadura sobre el litoral, orientada fundamentalmente al turismo de sol y playa. Una actuación, todavía en fase de proyecto, cuyo plan urbanístico (hoy de plena actualidad) suscita todo tipo de opiniones encontradas.

Hay que señalar que, en este caso, nos encontramos ante un plan urbanístico que no está completamente definido. Por tanto, no sólo no ofrece la necesaria perspectiva histórica para poder realizar un análisis retrospectivo, como el realizado en La Manga, sino que ni tan siquiera se posee la certidumbre sobre el alcance de todos sus parámetros de diseño, al no ser estos a día de hoy definitivos.

La Marina de Cope (fig. 8.23) se sitúa en uno de los enclaves más privilegiados de la costa murciana, entre Águilas y Mazarrón, cerca del parque regional de Cabo Cope. El entorno, que pertenecía a un espacio destinado a parque regional, se configuró posteriormente como terreno de cultivo, que actualmente está abandonado.

Nos encontramos por tanto ante el caso de proyectos de futuro que surgen una vez el producto turístico de La Manga muestra claros síntomas de agotamiento. Éstos aprovechan la singular configuración de la costa murciana, que como observamos en el epígrafe anterior, permaneció a salvo del efecto urbanizador del turismo de masas, gracias a la inacabable capacidad de absorción de oferta turística que poseía La Manga.



Fig. 8.23 Imágenes del proyecto de Marina de Cope. Fuente: Publicidad corporativa

El proyecto de Marina de Cope se encuentra inspirado en el *Port Grimau*, anclado en el pulmón de la Costa Azul, ubicada en Francia. Uno de los mayores atractivos que teóricamente presenta el proyecto será una parcela con 9.000 viviendas y 20.000 plazas hoteleras que tendrán capacidad para acoger a más de 40.000 visitantes. El boceto de la dimensión del proyecto plantea la construcción del mayor complejo turístico de Europa en el que, al margen de la urbanización residencial, se darán cita zonas

comerciales, sanitarias y de ocio, cinco campos de golf de 18 hoyos, diez campos de fútbol, varios campos de tenis y un velódromo.

En lo que se refiere a la parte más costera, el producto estrella es una gran marina deportiva interior (diseñada así tras la oposición de la demarcación de costas del Ministerio de Medio Ambiente por su presunta interacción con la dinámica litoral sedimentaria de la zona). La intención es crear un pueblo costero para atraer embarcaciones, que estará compuesto por un centro de mega yates, un club náutico, una marina residencial, muelles turísticos de ribera y un almacén de tierra.

Todo ello, se extenderá a lo largo de 21,2 millones de metros cuadrados de terreno que es propiedad, en su gran mayoría de Iberdrola y las entidades bancarias Cajamurcia, Bancaja (integrada ahora en Bankia) y Caja Castilla-La Mancha.

Al margen del atractivo turístico, el proyecto recaba los apoyos políticos necesarios para acometer una actuación de esta envergadura gracias a su capacidad de generación de empleo. En este sentido, en una coyuntura en la que la prolongación de la crisis tiene una incidencia directa sobre el deterioro del mercado de trabajo, Marina de Cope utiliza como gran reclamo político su especial incidencia sobre el empleo.

Dentro de este ámbito, durante la fase de urbanización y construcción está prevista la contratación de 3.000 trabajadores directos y la misma cantidad de inducidos debido a la actividad que se generará cuando el proyecto tome camino.

De igual manera, una vez que la ciudad turística esté concluida, ésta ofrecería según los cálculos de sus promotores un puesto de trabajo a 3.800 personas que serán necesarias para poner en marcha y mantener los establecimientos e instalaciones de la zona. Asimismo, la apertura del centro generaría teóricamente 6.500 empleos indirectos, por lo que su influencia en el mercado laboral de la Región sería de importancia.



En este sentido, el caso de Marina de Cope plantea un interesante catálogo de semejanzas y diferencias con el caso analizado de La Manga. Como ocurría antes con el caso de Marina d'Or, no se pueden más que plantear hipótesis a verificar y no conclusiones planteadas por un rigor científico, en tanto en cuanto nos encontramos aquí ante un caso sin posibilidad de análisis retrospectivo alguno.

En primer lugar hay que señalar que Marina de Cope plantea singulares parecidos con el proyecto que inicialmente se configuró para La Manga. Los parámetros de diseños esbozados y las grandes potencialidades del entorno natural que le acompaña presentan certeras similitudes con el proyecto de Bonet.

Y no sólo se trata de un paraje de singular calidad paisajística y de gran potencial que pone al servicio de un proyecto muy orientado al cliente extranjero, de alto poder adquisitivo o con una fuerte componente hotelera y no de segunda residencia. Además de lo mencionado, es muy de reseñar que posee un singular marco de tramitación, que recuerda en cierta medida al proceso que se estableció con la Ley de Centros y Zonas de Interés Turísticos de 1962.

La actuación de Marina de Cope, que al igual que La Manga abarca dos municipios distintos (Lorca y Águilas), posee por lo tanto una componente añadida de complejidad en la gestión administrativa. Esta componente habría que sumarla a todas las demás autorizaciones urbanísticas y medioambientales que requeriría un macroproyecto de esta envergadura según la legislación actual.

Para no tener que estar sometido a los tediosos plazos de aprobación y la enorme complejidad que entrañaría el rigor legal hoy presente, el gobierno regional materializó mediante acuerdo del Consejo de Gobierno del 23 de Julio de 2004, la declaración como Actuación de Interés Regional, del plan de la Marina de Cope.

Esta figura de la “Actuación de Interés Regional”, al igual que sucedía con los centros de interés turístico de 1962, es una nueva figura legislativa recogida como herramienta de uso excepcional por primera vez en la Ley Regional del Suelo de la Región de Murcia de 2001 (su excepcionalidad se contrasta en el hecho de que al margen de Marina Cope en 12 años de vigencia tan sólo se ha utilizado en otras dos actuaciones, pero más orientadas a la industria y las infraestructuras como son Escombreras y el Aeropuerto Internacional de la Región de Murcia.

Si analizamos la figura de la Actuación de Interés Regional (art. 41 LSRM, 2001) podría entenderse que al igual que sucedía con la declaración de centro turístico para La Manga, la AIR resulta casi como un traje a medida al proyecto de Marina de Cope. En su definición la LSRM enuncia:

*“1. Se considerarán Actuaciones de Interés Regional aquellas que hayan de beneficiar a la Región en el ámbito de los servicios públicos, la economía, la conservación del medio ambiente y del patrimonio histórico y la mejora de la calidad de vida y en general las encaminadas al logro de los objetivos generales de la ordenación del territorio, y que por su magnitud, importancia o especiales características trascienda el ámbito municipal. El interés regional se declarará por el Consejo de Gobierno.*

*2. La actividad territorial y urbanística directa y propia de la Comunidad Autónoma de Murcia se podrá realizar de forma excepcional mediante las Actuaciones de Interés Regional, aunque la forma ordinaria será el desarrollo de planes y programas o el planeamiento urbanístico.*

*3. Las Actuaciones de Interés Regional podrán promoverse y desarrollarse por iniciativa pública o privada.”*

Los puntos posteriores de la ley que enuncian su contenido, documentación y modo de tramitación y ejecución (de manera somera en tanto en cuanto no alcanza mucho grado de detalle al tratarse de una actuación de carácter excepcional), no implican sin embargo una manera de evitar los espinosos estudios de impacto ambiental y territorial de la legislación.

Hay que señalar en este sentido que, pese a representar un instrumento excepcional capaz de agilizar trámites y dotar de una singular viabilidad a los proyectos sobre los que recae, la AIR de la LSRM no supone una manera explícita de evitar los rigores técnicos de la ley del suelo, tal y como a veces sucedía en los años 60 entre la Ley del Suelo de 1956 y la Ley de Centros de 1962. Sin embargo, no cabe duda que supone un instrumento de inusitada potencia jurídica de cara a dar encaje legal a estos complejos macroprocesos urbanísticos costeros en el complicado entramado administrativo que representan hoy las legislaciones sectoriales.

Esta política de excepcionalidad urbanística en grandes proyectos y actuaciones estratégicas (retomando en cierta medida la filosofía que emanaba de la ley de centros de 1962), no es exclusiva de la Región de Murcia. Pese a ser pionera en cierta medida con su inclusión en la Ley de Suelo Regional de 2001, esta estrategia de gestión diferenciada para proyectos de gran envergadura o interés político ha sido copiada por todas las comunidades autónomas, independientemente de su color ideológico.

De esta manera, se han ido incorporando al articulado de las legislaciones urbanísticas autonómicas de segunda generación (surgidas con el mandato de la Ley del Suelo de 1998), figuras que de un modo u otro permiten atajar el procedimiento urbanístico en el caso de proyectos que son ungidos por la administración autonómica de poseer un valor estratégico.

En el caso de la Comunidad Valenciana, encontramos recientemente la ley de medidas urgentes de impulso a la implantación de medidas territoriales estratégicas (DOCV, 14/05/2012), que exime de aplicar la Ley Urbanística Valenciana a las actuaciones declaradas territorialmente estratégicas. Un caso parecido encontramos en Andalucía, donde sin recurrir a modificar la Ley Autonómica de Ordenación Urbanística de 2002, se ha utilizado una actualización de la obsoleta ley de Ordenación del Territorio de Andalucía de 1994. La llamada “Ley de medidas para potenciar inversiones empresariales de interés estratégico

para Andalucía y de simplificación, agilización administrativa y mejora de la regulación de actividades económicas en la Comunidad Autónoma de Andalucía” (BOJA, 28/12/2010) introduce un nuevo articulado diferenciado para la gestión territorial de actuaciones de interés autonómico, campos de golf e inversiones empresariales declaradas de interés estratégico para Andalucía. Similares referencias podemos hallar en Cataluña y Baleares.

Aun así, independientemente de la coyuntura de excepcionalidad de que se quiera revestir la declaración de Marina de Cope como AIR, hay que señalar que esta figura no exime del cumplimiento de los parámetros de adecuación del suelo al régimen urbanístico que impone la LSRM. En este sentido, un importante revés judicial para la viabilidad del proyecto ha sido la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de la Región de Murcia que obliga a reducir la edificabilidad del mismo. Y es que el tribunal entiende, en interpretación de la propia regulación de la ley del suelo murciana, que el cómputo en el plan de la edificabilidad de los suelos protegidos (al convertirlos en sistemas generales y transferir dicha edificabilidad al suelo urbanizable) es contrario a la propia ley.

Este procedimiento (vulgarmente llamado “*teletransportación*” en los medios periodísticos), no es sin embargo una singularidad del plan de Marina de Cope, en tanto en cuanto era una práctica habitual en el urbanismo murciano para aliviar “las pesadas cargas urbanísticas que suponían los espacios protegidos”, en opinión de algunos técnicos. Sin embargo, sí que es cierto que en el caso de Marina de Cope, por su magnitud y la fuerte proporción de espacios protegidos correspondientes a antiguos parques naturales reclasificados, la pérdida de la condición de poder interpretar éstos como sistema general generador de aprovechamiento, implica un 15 por ciento menos de la edificabilidad total, 440.000 metros cuadrados, y por tanto una reducción de la edificabilidad de en torno a 5.000 viviendas<sup>10</sup>.

Encontramos pues numerosas semejanzas que evidencian que casos como Marina de Cope

10. Diario La Opinión 25/01/12. “La reducción de la edificabilidad afecta a 5.000 viviendas en Marina Cope”.

o Marina d'Or podrían convertirse en la nueva Manga. Al margen de estas mencionadas semejanzas con el caso de La Manga, que acercan a Marina de Cope como producto turístico más cercano al proyecto de Tomás Maestre de los 60 que al producto de castellanense actual, hay que señalar sin embargo que el proyecto de Marina de Cope posee notables diferencias de su antecesor en el Mar Menor y del complejo Marina d'Or. En su desarrollo, aparecen dos factores muy importantes que supuestamente viabilizan este proyecto como son las infraestructuras y la titularidad y gestión del mismo.

En el caso de las infraestructuras, no es que se planteen dudas sobre la dotación planteada para el proyecto o sobre la repercusión que plantearía la construcción de las mismas. El problema es a la inversa: las infraestructuras ya están realizadas y necesitan del desarrollo del proyecto prácticamente para sobrevivir. Asistimos por tanto curiosamente a un caso en el que no es la edificación y la urbanización las que van por delante de las infraestructuras, sino al revés. Esta problemática ha dado además pie a numerosas controversias políticas sobre planificación y gestión de infraestructuras<sup>11</sup>, estando bastante repartidas las responsabilidades.

El entorno de Marina de Cope se encuentra comunicado por la autopista Cartagena-Vera, una infraestructura terminada en 2004 con un coste de casi 650 millones de euros y financiada mediante gestión privada en régimen de sistema concesional a 36 años<sup>12</sup>. La autopista, apodada hoy "la autopista fantasma", estaba diseñada en base a la demanda que supuestamente generaría el complejo de Marina de Cope, encontrándose hoy al borde de la quiebra debido a la caída de ingresos que por su ausencia la hacen inviable<sup>13</sup>.

Pero no son tan sólo las infraestructuras terrestres las que requieren del concurso de Marina de Cope. El nuevo aeropuerto internacional de la Región de Murcia, una apuesta estratégica del gobierno regional para dar un salto de calidad en el campo del turismo requiere para su viabilidad de proyectos de este nivel, en tanto en cuanto se trata también de una infraestructura

11. Informe "Destrucción a toda costa". Greenpeace. 2011.

12. Datos Ploder S.A.

13. Diario La Verdad, noticia del 02/03/12 "La autopista Cartagena-Vera tardaría 675 años en amortizar su coste" o Diario Cinco Días 01/02/12 "La sociedad concesionaria de la autopista Cartagena-Vera se sitúa al borde del concurso de acreedores"

de titularidad privada gestionada en régimen de concesión según indica José Antonio Sánchez Morales en la obra *Decoconstruction* (VVAA, 2012).

Y sin entrar en valoraciones sobre la idoneidad o la responsabilidad de las infraestructuras, por si este anárquico panorama infraestructural no fuese suficientemente complejo políticamente (la autopista fue decisión del partido popular en el gobierno del Estado y el Aeropuerto es una apuesta del mismo partido en el gobierno regional), nos encontramos añadida la habitual problemática de la dotación del agua para estos nuevos planes urbanísticos. Y en este caso, la responsabilidad no recae sobre el Partido Popular sino sobre el Partido Socialista.

Con la derogación del trasvase del Ebro en 2004, las desalinizadoras se convierten en una apuesta política estratégica del Estado para suplir la escasez de agua que demanda la fachada mediterránea para el uso de la agricultura (que constituye el 80% de la demanda global). Esta compensación se produce a través de importantes inversiones en desalinizadoras cofinanciadas con fondos europeos en época de bonanza económica para la Comunidad Valenciana, la Región de Murcia y la provincia de Almería.

En el entorno de Mazarrón, la desalinizadora como la de Valdelentisco terminada en 2007 con capacidad para 200.000 m<sup>3</sup>/día supuso con sus 120 millones de euros de inversión pretendía ser la primera desalinizadora de Europa y la tercera del mundo<sup>14</sup>. La llegada de la crisis y los precios prohibitivos que representaba el agua desalada obligan primero en 2007 a la Confederación Hidrográfica a buscar soluciones para reducir el coste energético y económico del agua desalada de Valdelentisco<sup>15</sup>. Posteriormente, con la prolongación de la crisis, y el retraso en la implantación y la puesta en marcha del programa de desalinizadoras se encuentra años después con la amenaza de la Unión Europea de solicitar la devolución de los fondos que las financiaron en caso de no procederse a su puesta en marcha<sup>16</sup>. Esta agua, que estaba dirigida para unos regantes que no son capaces de asumirla económicamente, es

14. Datos Ferrovial S.A.

15. Diario La Verdad 01/08/07 "MTorres investigará en la planta de Valdelentisco cómo reducir el precio del agua desalinizada".

16. Diario El País 18/03/12 "La UE exige que funcionen las costosas desaladoras que financió".

casualmente la tabla de salvación que puede resultar también una salida mutua entre Marina de Cope y algunos de los que eran sus detractores.

A este complejo cuadro de necesidades cruzadas se une también el problema de la titularidad de los terrenos, el segundo aspecto que presenta una derivada interesante como sucedía en La Manga. Sin embargo, el caso de Marina de Cope, a diferencia de La Manga no descansa sobre las espaldas de un promotor visionario como Tomas Maestre o sobre la inversión apalancada de grupos empresariales como el de Marina d'Or. Se trata aquí de un consorcio de empresas y bancos que capitanea la empresa multinacional energética Iberdrola.

Esta curiosa configuración se debe al hecho de que los terrenos fueron en su día, en el contexto del desarrollismo energético, una apuesta de cara a una posible ubicación de una central nuclear cerca de la ciudad de Águilas. El proyecto finalmente se truncó y los terrenos han permanecido durante años en el balance del grupo multinacional eléctrico. Éste hizo socios del proyecto en 2004 a los bancos, vendiéndoles parte de los terrenos por 36 millones de euros a Cajamurcia, Bancaja y Caja Castilla La Mancha, lo que configuró un consorcio en el que constituían el 40% frente al 60% restante de Iberdrola.

Esta situación, a día de hoy, resulta muy perjudicial tanto para Iberdrola como para las entidades financieras. El cuestionamiento del valor de mercado de los activos inmobiliarios en los balances de los bancos debido a la crisis afecta al consorcio de lleno. Las provisiones de más del 50% del valor de ese activo en los balances de las tres cajas que les obliga a realizar el Banco de España mientras mantenga el estado de suelo, suponen un motivo de peso de cara llevar a término el proyecto. De igual manera, se traduce aunque con menos implicaciones legales pero un mayor techo de solvencia la necesidad de sacar de su balance este suelo para la multinacional Iberdrola.

Este complejo cuadro de necesidades, junto a la teórica solvencia de los promotores, y

unido a la necesidad política de generar nuevas fuentes de empleo en el marco de una prolongada crisis, han provocado que se hayan incluso acelerado los trámites de cara a agilizar su puesta en marcha (fig. 8.24).



Fig. 8.24 Reciente portada del diario La Verdad sobre Marina Cope. Fuente: Hemeroteca Vocento.

Esta controversia, no es evidentemente exclusiva de la Región de Murcia y la Comunidad Valenciana, sino que forma parte de un intenso debate sobre las condiciones urbanísticas que dentro del arco mediterráneo han de implicar el fomento del turismo (fig. 8.25). Este histórico debate persiste aun en nuestros días, ya no sólo en casos como La Manga (cuya situación ya está superada y contrastada por la historia), sino en muchos otros enclaves vírgenes del litoral mediterráneo español. Se recobra así una inusitada actualidad en los últimos años de la problemática, traspasando fronteras políticas e ideológicas (fig. 8.26a).



laopiniondemurcia.es NOTICIAS Comunidad HEMEROTECA >

PORTADA REGIÓN ACTUALIDAD DEPORTES ECONOMÍA OPINIÓN OCIO VIDA Y ESTILO PARTICIPACIÓN

Comunidad Murcia Cartagena Municipios Farmacias de Guardia Rutas Turísticas Elecciones 2011 Terremotos de Lorca

**EN DIRECTO** Rajoy asegura que la necesidad imperiosa de recortar el gasto "no es opinable"

laopiniondemurcia.es > Comunidad

## 'Si no queremos Marina de Cope, no digamos que queremos turismo'

"Hubo lentitud con las ayudas de Lorca, pero el decreto del Gobierno marca un antes y un después. Bendito sea Dios"

☆☆☆☆☆

**DAVID GÓMEZ** Entre los proyectos que usted siempre cita para crear empleo (Paramount, El Gorguel, la Ciudad Alimentaria, el Parque Científico...) también está Marina de Cope. ¿De verdad cree que apostar otra vez por el ladrillo, con las consecuencias que ha traído, es la solución? Aquí tenemos que analizar qué queremos que sea la Región de Murcia. Decimos que queremos vivir del turismo, pero nos ponemos en contra de un gran proyecto respetuoso con el medio ambiente, porque lo es, porque en Marina de Cope hay invernaderos y plásticos tirados por el suelo, y no se destruye ningún espacio de gran valor ecológico. Marina de Cope es turismo de calidad y puestos de trabajo, con una edificabilidad mínima, con un nivel de protección del ????. Yo creo que es bueno. Y si no se ve así, pues no digamos que queremos vivir del turismo. Igual pasa de la agricultura, de la que tampoco podemos vivir porque somos unos pediguñeos del agua. Pues entonces nos quedamos con el mueble de Yecla, que por cierto va muy bien, y con lo que hay en Escombreras. Hasta que a alguien se le ocurra decir que lo de Escombreras contamina y entonces cerramos las fábricas. Y nos quedamos como reserva espiritual del medio ambiente.

## Entrevista a Ramón Luis Valcárcel

Ramón Luis Valcárcel, Presidente de la Región de Murcia



Fig 8.25 Declaraciones del presidente de la Región de Murcia sobre el plan urbanístico de Marina de Cope. Fuente: Hemeroteca diario La Opinión de Murcia.

**elEconomista.es** | España

Miércoles, 30 de Mayo de 2012 Actualizado a las 9:33

Portada Mercados y Cotizaciones Empresas Economía Tecnología Vivienda Opinión

Actualidad | EcoDiario GLOBAL ESPAÑA DEPORTES MEDIO AMBIENTE CULTURA COMUNICACIÓN

## El Pleno de Tarifa da luz verde al proyecto de Valdevaqueros

30/05/2012 - 9:33

El pleno del Ayuntamiento de Tarifa (Cádiz) ha aprobado, con los votos favorables del equipo de gobierno PP-PA y PSOE, el plan urbanístico de la zona de Valdevaqueros.

TARIFA (CÁDIZ), 30 (EUROPA PRESS)

En una sesión marcada por la protesta de la plataforma 'Salvad Valdevaqueros', los dirigentes políticos, con el voto en contra de IU y la abstención a la espera de conocer más detalles del plan de UTL,



Fig 8.26a Controversia reciente en la costa de Cádiz sobre la posibilidad de urbanizar una playa en una zona virgen, con el apoyo de los grupos mayoritarios del ayuntamiento. Fuente: El Economista.

Esta situación, ya trascendía tradicionalmente en la esfera municipal la ideología de los partidos en tanto en cuanto respondía a intereses fundamentalmente locales. Sin embargo, al calor de la crisis económica, supera ahora en muchas ocasiones los límites consistoriales situando la controversia interna en el tablero de decisión de las propias comunidades autónomas, cuya respuesta y actuación es muy heterogénea y reviste generalmente cada vez menos vinculación con parámetros de orientación política.



**MEDIO AMBIENTE** | Para evitar el 'efecto devastador' del hotel

## El TSJA restablece el Algarrobico como espacio protegido no urbanizable



Fig 8.26b Polémica judicial sobre la urbanización de un hotel en la playa de el Algarrobico. Fuente Diario El Mundo, edición digital.

Este desarrollo ha dado pie controversias que superan las fronteras políticas o competenciales de cada administración, como el caso del hotel en el Algarrobico (fig. 8.26b) en Andalucía, cuya resolución, rodeada de polémicas y presiones mediáticas sobre la clasificación del suelo sobre él se asienta, languidece desde hace años en los tribunales.

Y es que la polémica sobre la dicotomía entre el turismo y la ocupación del suelo de playa se ha agudizado en la actualidad por la prolongación de la crisis económica. La teórica capacidad de generar empleo aplicando el eufemismo empresarial de “poner en valor” en litoral ha dado viabilidad política, social y en ocasiones técnica a proyectos que hace unos años hubieran resultado inviables a la luz de las exigencias medioambientales o a la controversia social que hubiesen suscitado (fig. 8.26c).

**EL PAÍS** PORTADA INTERNACIONAL POLÍTICA ECONOMÍA CULTURA SOCIEDAD DEPORTES

**SOCIEDAD**

VIDA & ARTES EDUCACIÓN SALUD CIENCIA MEDIO AMBIENTE IGUALDAD CONSUMO COMUNICACIÓN BLOGS TITULARES »

■ ESTÁ PASANDO Caso El Algarrobico Diesel Cáncer pulmón Cannabis José Ignacio Wert Matriculación universitaria MÁS TEMAS »

AVANCE Consulta la portada de la edición nacional de EL PAÍS del jueves 14 de junio »

## Balears avala un hotel gigante junto a la playa virgen de Es Trenc

■ El PP decreta de "interés autonómico" operaciones cerca de áreas protegidas

ANDREU MANRESA | Palma de Mallorca | 2 ABR 2012 - 10:33 CET

Archivado en: Litoral Ecología Ecologistas Hoteles Costas Baleares PP Organizaciones medioambientales Protección espacios naturales Alojamientos Política ambiental

Es Trenc-S'Arenal de Sa Ràpita ocupa un litoral casi virgen. Su eje central, Es Trenc, es área natural de especial interés, con sistemas de dunas, zonas húmedas, salinas arcaicas y artesanas. Es un hábitat de escala en la migración de aves entre África y Europa. Está en el sur de Mallorca, con los núcleos urbanos de Sa Colònia-Ses Covetes-Sa Ràpita, ante el parque nacional de la isla de Cabrera. Es Trenc, en sentido estricto, está preservado por ley desde el estreno de la autonomía en 1983, por la presión de ecologistas y progresistas que salieron a la calle en masa en 1977 contra una urbanización que rozaba la playa y devastaba el pinar. La ley balear de [Espacios Naturales](#) consagró la protección. Desde entonces, se bloquearon proyectos de urbanizaciones en zonas de influencia.

Las muchas sentencias nacidas del cúmulo de pleitos entre empresarios, proteccionistas y administraciones respaldan en general el blindaje protector en Baleares. En uno de los vértices de Es Trenc, en la antigua colonia de veraneo de ses Covetes, en el mismo municipio de Campos, están pendientes de derribo 68 apartamentos inconclusos, alzados ilegalmente en 1994 —contra la Ley de Costas—, en primera línea. Hay dos decenas de decisiones judiciales en contra, es un caso como el del hotel El Algarrobico (Almería), pero en Mallorca.

Es Trenc y S'Arenal de Sa Ràpita son un paréntesis, lo que fue la costa del Mediterráneo antes de la modernidad del ocio y la explotación residencial. Este paisaje ha sido el cartel

**El Gobierno de Bauzá defiende la construcción para generar empleo**

Fig 8.26c Aprobación de un hotel gigante en la playa de Es Trenc en Baleares. Fuente: El País.

Nos encontramos pues en una coyuntura en el que el proceso urbanizador resucita con el mismo vigor que en la época desarrollista de los años 60. La necesidad de atraer divisas extranjeras, reequilibrar nuestra balanza comercial o generar puestos de trabajo en una maltrecha e improductiva economía vuelven a ser parámetros de máxima influencia en las políticas urbanísticas y de desarrollo territorial.

Una consecuencia de esta situación son sin duda los inminentes cambios legislativos que se avecinan en materia de legislación de costas, y cuyo desarrollo y detalle normativo en el momento de redacción de esta investigación son todavía una incógnita (fig. 8.27).



**ABC.es** | SOCIEDAD

Ir a abcde

ACTUALIDAD DEPORTES CULTURA TOROS GENTE&ESTILO TV VIDEO BLOGS SALUD HEMEROTECA SERVICIOS ABC PU

España Internacional Economía **Sociedad** Madrid Ediciones▼ Ciencia Tecnología-Móviles Medios Familia Opinión

SOCIEDAD

## Cañete cambiará la ley de Costas para que sea «compatible con el crecimiento»

► El ministro de Medio Ambiente anuncia una reforma «muy profunda» y hace temer a los ecologistas que «se destruirá el litoral»

M. TRILLO / MADRID  
Día 14/01/2012

La ley de Costas tiene sus días contados, al menos en su actual redacción. El responsable de Medio Ambiente en el nuevo Gobierno, el ministro Miguel Arias Cañete, anunció ayer una reforma «muy profunda» de la polémica norma, en vigor desde que los socialistas la sacaran adelante en 1988. Desde entonces, se trató de blindar la protección de los más de 4.000 kilómetros de litoral español, aunque también los ha sembrado de conflictos.

La forma de aplicar la llamada servidumbre de protección, establecida en «una zona de 100 metros medida tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar», pero ampliable en otros cien según las circunstancias,

Fig 8.27 Anuncio del ministro de Medio Ambiente, Agricultura y Agua de su disposición a cambiar la ley de costas. Fuente: ABC.

## 8.2 La Manga resultante. Principales magnitudes de un modelo urbanístico y turístico atrofiado.

### 8.2.1 La coyuntura nacional: catalizadores y efectos multiplicadores del boom inmobiliario 1995–2007 y sus consecuencias en el entorno costero actual

El proceso vivido por La Manga durante la década que va de 1995 a 2007, resulta un fenómeno difícil de disociar de la problemática acontecida a nivel nacional. En efecto, al igual que ocurre en el resto de España, La Manga experimenta una fase de crecimiento en su stock inmobiliario en gran medida debido a la coyuntura macroeconómica de crecimiento expansivo basado en el crédito financiero obtenido desde el exterior, cuyo bajos tipos de interés reactiva considerablemente el mercado hipotecario.

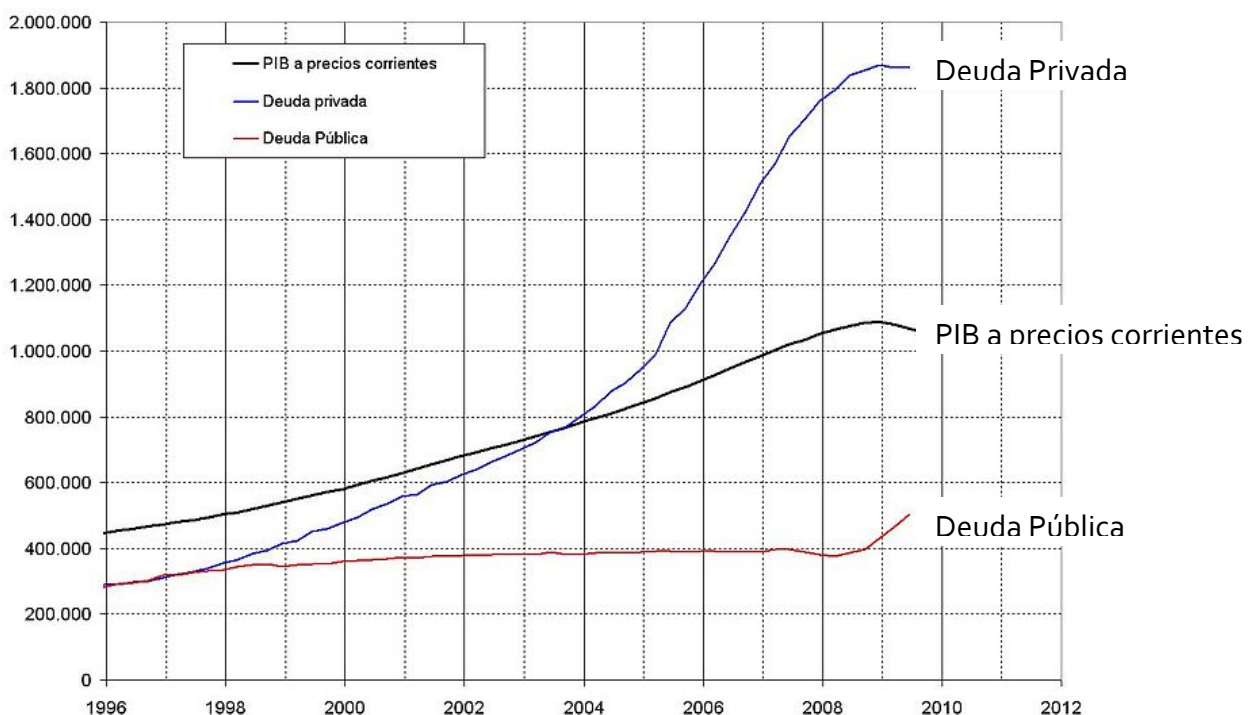


Fig. 8.28 Evolución de la deuda pública y privada sobre el PIB de 1996 a 2012 (en millones de euros). Fuente: Ministerio de Economía y Competitividad de España.

Tal y como se puede observar en la fig. 8.28 el crecimiento de la deuda se produce fundamentalmente en la deuda privada, con una relación directa con el mercado a través de las entidades financieras, empresas promotoras y créditos a las familias (Miralles, 2010). Hay que señalar que buena parte de este sobreendeudamiento que hace aumentar el stock inmobiliario español de vivienda nueva se concentra en la costa (fig. 8.29b), y es uno de los principales afectados de la crisis financiera mundial que en 2007 “pincha” (fig. 8.29a) la burbuja inmobiliaria española. No es el objeto de esta investigación analizar las causas y efectos de dicha crisis y sus antecedentes durante el periodo señalado entre 1995 y 2007, por lo que nos limitaremos a señalar la derivada que dicho fenómeno tuvo en lo referente al proceso urbanizador de la costa española durante dicho período.

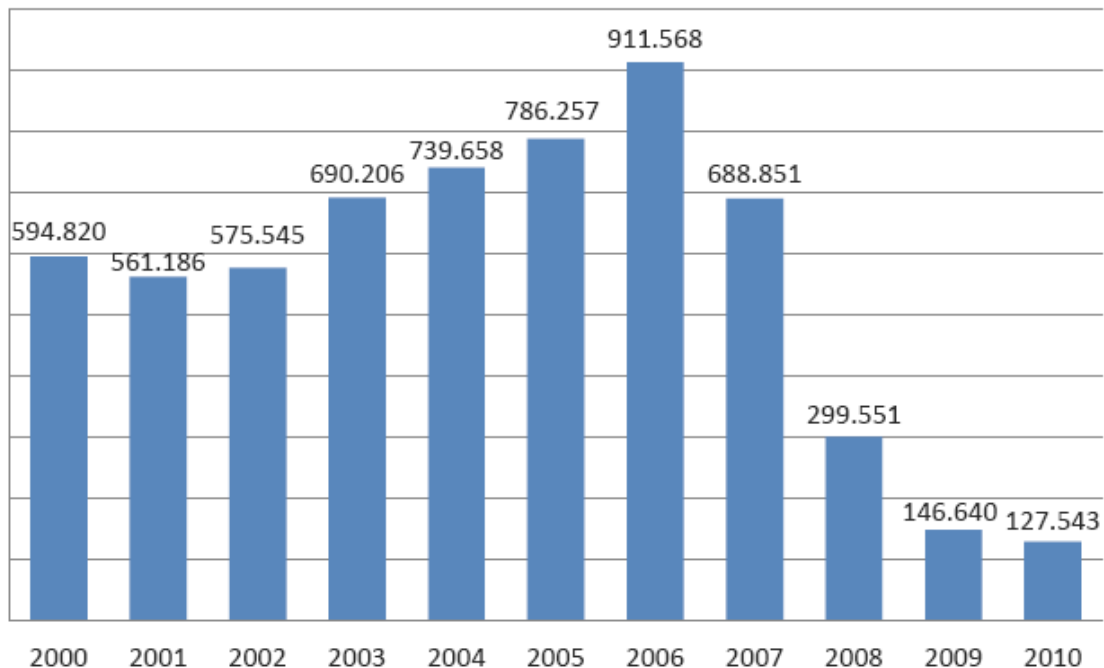


Fig. 8.29 a) Visados de proyectos de edificación según el Ministerio de Fomento (Miralles, 2010).

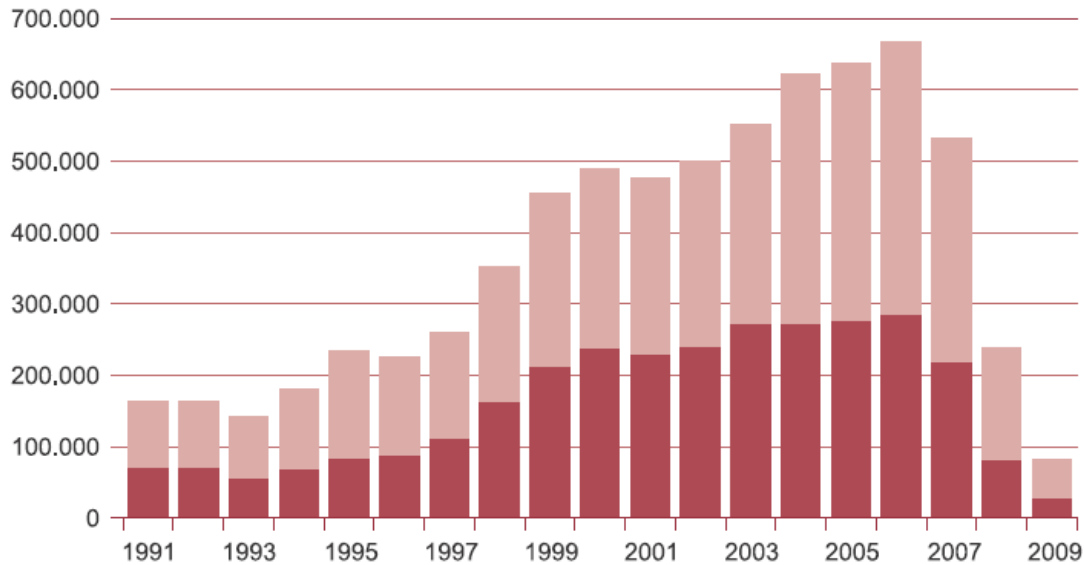


Fig. 8.29 b) Viviendas totales iniciadas en España (rojo claro) y la costa mediterránea (rojo oscuro).  
Fuente: Rullán, 2011.

En concreto, nos centraremos en sus consecuencias sobre la vertiente mediterránea, de cara a poner en antecedentes globales la situación de La Manga. Un interesante indicador de este comportamiento es el crecimiento comparado de las distintas comunidades autónomas en la urbanización de su primer kilómetro de playa durante la década ente 1990 y 2000 (fig. 8.30a).

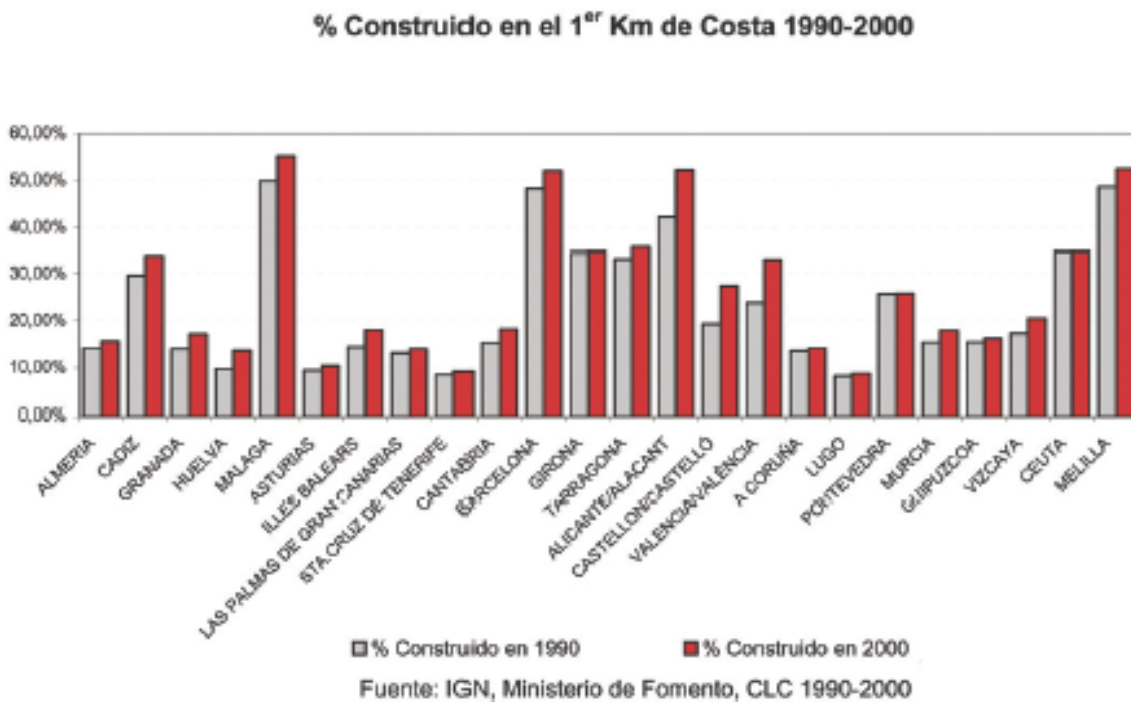


Fig. 8.30a Porcentaje construido en el primer kilómetro de costa (Pié i Ninot, 2009).

Podemos observar como los mayores porcentajes de urbanizaciones se sitúan en la franja mediterránea, especialmente en Málaga, Barcelona y Alicante. Sin embargo, si evaluamos el índice de crecimiento de dichas superficies de costa urbanizada, observamos como las mayores tasas de urbanización se concentran durante la fase de crecimiento entre 1995 y 2007 en Baleares y Valencia, siendo medianas en Andalucía y Murcia, y escasas en Cataluña (fig. 8.30b).

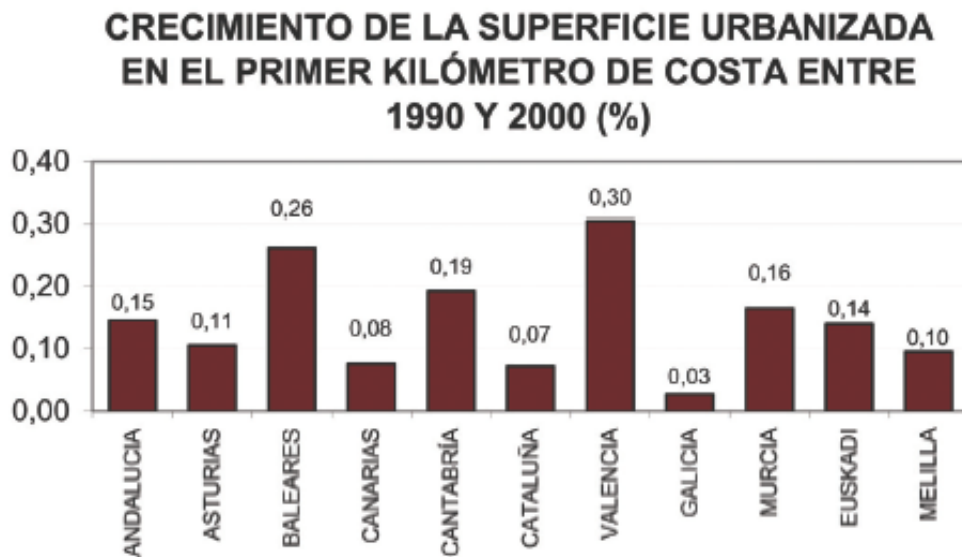


Fig. 8.30b Evolución de la intensidad urbanizadora entre el año 1990 y 2000. Fuente: Pié i Ninot, 2009.

Si trasladamos dichos números al mapa geográfico peninsular (fig. 8.30c), observamos como el incremento de las superficies artificiales en el año 2000 se concentra fundamentalmente en la costa mediterránea de la Comunidad Valenciana y Murcia, y en los municipios colindantes a Madrid. En el mencionado caso del litoral, si realizásemos un estudio más en detalle observaríamos como el proceso urbanizador costero se ha centrado en la costa alicantina, remitiéndose el proceso urbanizador de suelo en el caso de Murcia fundamentalmente a la creación de resorts. Los resorts, tal y como analizamos en el apartado 2.1, son complejos turísticos de baja densidad pero extensivos en ocupación de suelo, y en ocasiones ubicados cerca de la costa murciana. Sin embargo, su naturaleza está fundamentalmente asociada al consumo de suelo



reclasificado cerca de los infraestructuras (modelo de pólipos, Mena Hornillos, 2010) con lo que su objeto queda fuera del alcance de la presente investigación.

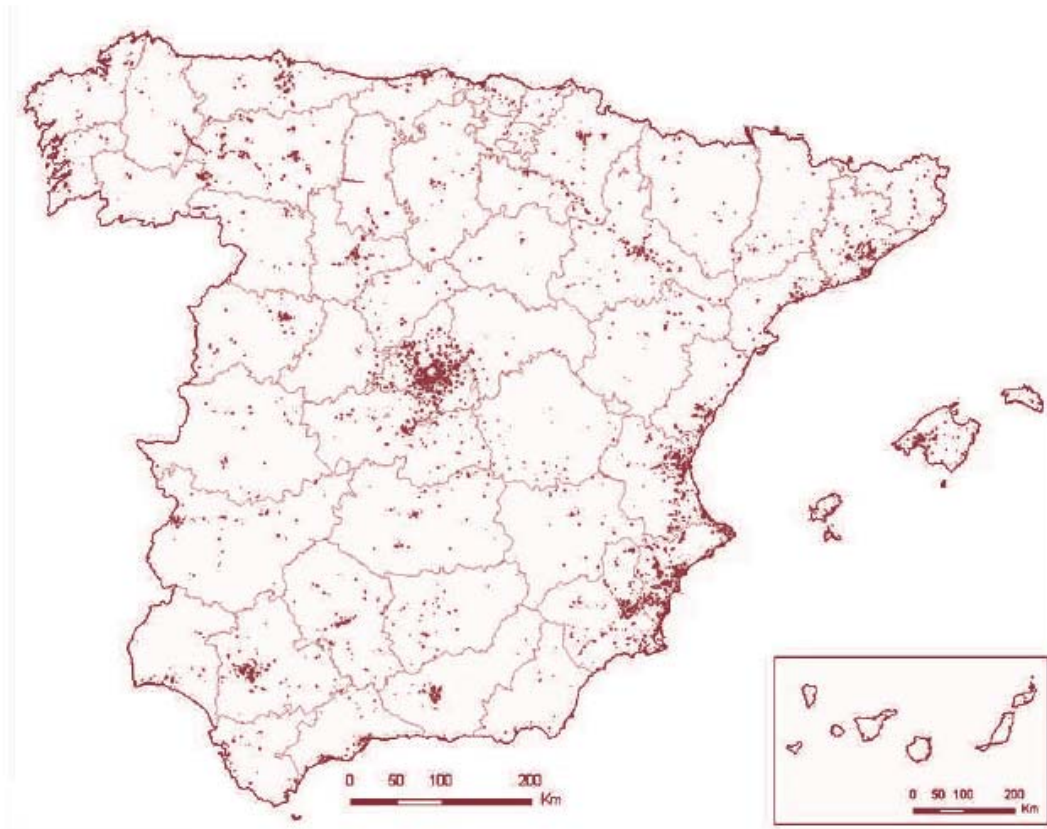


Fig. 8.30c Incremento de las superficies artificiales en España entre 1990 y 2000. Fuente: Rullán, 2011.

Podemos concluir por tanto, que el crecimiento moderado del consumo de suelo en el primer kilómetro de litoral para el caso de Murcia no denota un excesivo fervor constructivo en la misma asociado al turismo de masas (fenómeno en el que se basó el crecimiento de la década de los 60, 70 y 80), sino en las actuaciones más cercanas a la costa de los resorts, acompañadas posiblemente del proceso “natural” ya establecido en La Manga.

Si analizamos el estado del planeamiento, podemos observar la variación de la superficie y su clasificación para las zonas de costa derivada en gran parte por la intensa evolución en dicha época del marco legislativo legal autonómico. Se observa como en casos como Cataluña, la llamada proliferación del tsunami urbanístico costero (Gaja, 2012) se ve frenada a través de

medidas que bloquean y, además, afectan a la clasificación del suelo de los planes urbanísticos municipales ya aprobados como los Planes Directores Urbanísticos del Sistema Costero de Cataluña (PDUSC, Rullán, 2012) obteniendo interesantes resultados (fig. 8.31).

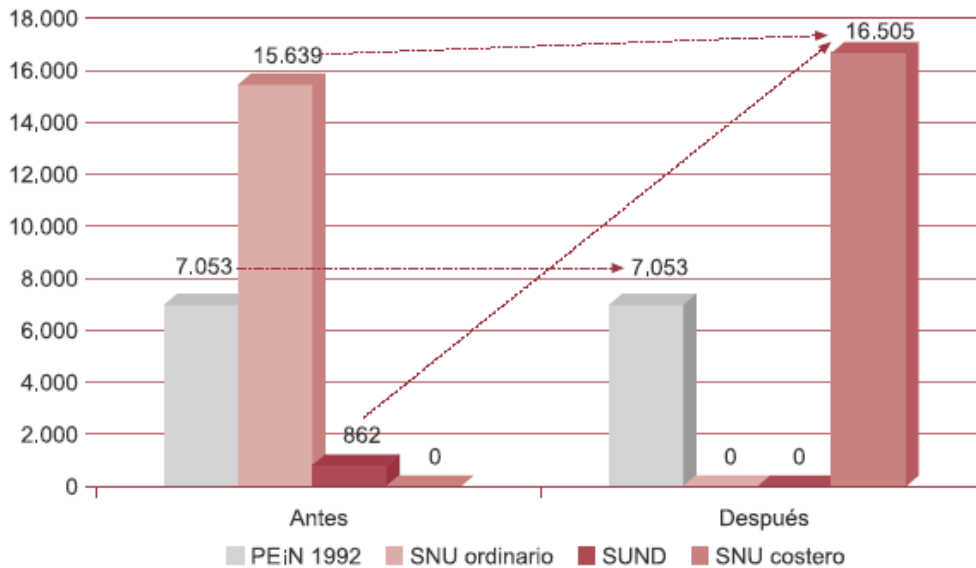


FIG. 5/ Cambios en la situación urbanística provocados por el PDUSC-1

| Situación urbanística                | Antes del PDUSC-1 | Después del PDUSC-1 |
|--------------------------------------|-------------------|---------------------|
| SNU ya protegido por el PEIN de 1992 | 7.053 has         | 7.053 has           |
| SNU ordinario                        | 15.639 has        | 0 has               |
| SUND                                 | 862 has           | 0 has               |
| SNU costero                          | 0 has             | 16.501 has          |
| Total                                | 23.551 has        | 23.551 has          |

Fig. 8.31 Cambios en la situación urbanística provocados por el PDUSC. Fuente: Rullán, 2011.

En el caso de Murcia, la estrategia regional se ha canalizado a través de las Directrices y el Plan de Ordenación Territorial del Litoral, que se ha habilitado como medidas de simple bloqueo de suelos no urbanizables ante una eventual clasificación como urbanizables (Rullán, 2011).

Sin embargo, si observamos el mapa actual del estado de tramitación y vigencia del planeamiento general en cada uno de los municipios de la Región, observamos como toda

la costa de Murcia, y en especial los pequeños municipios que conforman el tramo norte de La Manga y el Mar Menor, se encuentran con su planeamiento bloqueado, tratándose de planes que permanecen bajo el formato Normas Subsidiarias o documentos completamente desfasados datados en la ley del suelo de 1975 (fig. 8.32a). De hecho, tan sólo los dos grandes municipios de Cartagena y Lorca (segunda y tercera ciudad por importancia de la Región) tienen resuelto su planeamiento de manera definitiva.

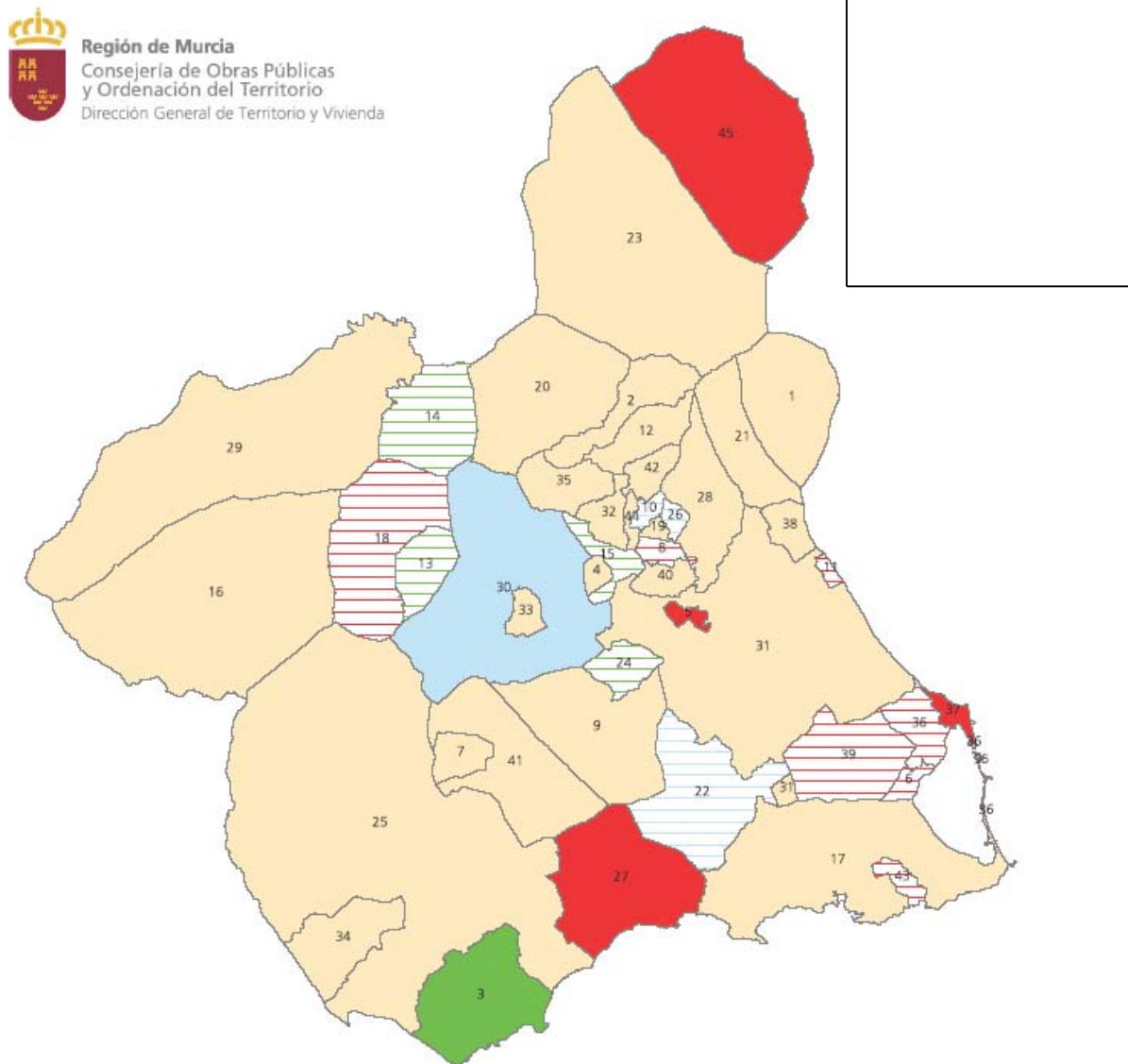


Fig. 8.32a Estado del planeamiento en la Región de Murcia en Marzo de 2012. Fuente: Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia.

Si analizamos el mapa del estado del planeamiento en detalle (fig. 8.32b), observamos como el bloqueo de facto de este planeamiento se produce en la fase de aprobación definitiva del plan general por parte de la Comunidad Autónoma, con motivo de las numerosas salvedades que imponen habituales controversias ya señaladas sobre el dominio público marítimo terrestre y la adecuación de la costa a un modelo territorial que no incentive la masificación.

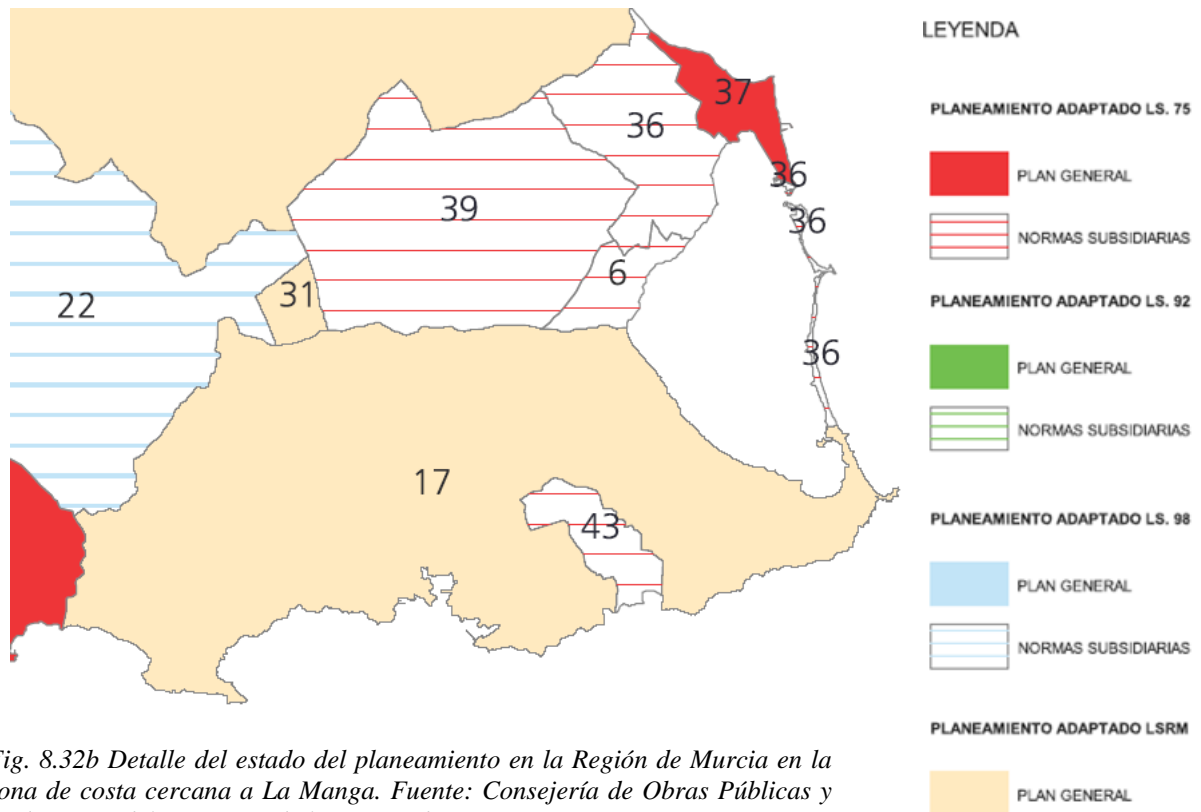


Fig. 8.32b Detalle del estado del planeamiento en la Región de Murcia en la zona de costa cercana a La Manga. Fuente: Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia.

### 8.2.2 Comparativa analítica y retrospectiva de densidades urbanas y tipológicas de La Manga

Uno de los aspectos que finalmente parece generar más controversia sobre el resultado final de La Manga es su incontestable proceso de masificación que ha cristalizado en un estado de saturación urbana. Este aspecto es sin duda uno de los principales responsables de la pérdida de valor a nivel general de La Manga como producto turístico. De cara a cuantificar con exactitud el volumen, la morfología y la estructuración urbana que subyace a esta masificación global hemos de descender en la escala de estudio de cara a profundizar en la estructura interna del tejido urbano resultante.

Si realizamos un análisis exhaustivo y de carácter retrospectivo de todo el territorio de la restinga de arena a escala 1:8000 podemos contrastar en qué medida se ha ido produciendo el fenómeno de saturación urbana. En el anejo 5 de la presente investigación, se puede encontrar la documentación cartográfica completa. En este apartado nos ceñiremos al análisis de los entornos más significativos de cara a establecer un diagnóstico que abarque toda la casuística presente en el territorio.

El análisis se realizará mediante la elaboración de un contraste sistemático de la evolución del tejido urbano en detalle a escalas homogéneas, espacios geográficos similares y ámbitos temporales proporcionados. En base a los datos cartográficos disponibles, se realizará un estudio de cara a analizar la intensidad urbanizadora a lo largo del tiempo, la tipología edificatoria usada y los niveles finales de saturación y densidad demográfica alcanzada en el parque de viviendas.

La reseñada escala 1:8000 se emplea de manera a obtener repeticiones de encuadres geográficos que abarquen el ámbito de 1,5 km de longitud. Esta distancia viene a suponer más o menos el valor de la separación entre los hitos de los 13 núcleos de alta densidad (el anejo 5 se compone por tanto de 13 situaciones comparadas). En cuanto a la escala temporal

adoptada, se emplean periodos de separación de 25 años aproximadamente (1956-1981-2007) de cara a poder realizar un contraste claro de las variaciones detectadas.

a) *La Manga preexistente y sus resultados*

Antes de la llegada de Tomas Mestre tal y como se ha reseñado en distintas ocasiones el cordón dunar que constituía La Manga era un espacio completamente virgen en donde apenas se apreciaban rastros de actividad humana (fig. 8.33).

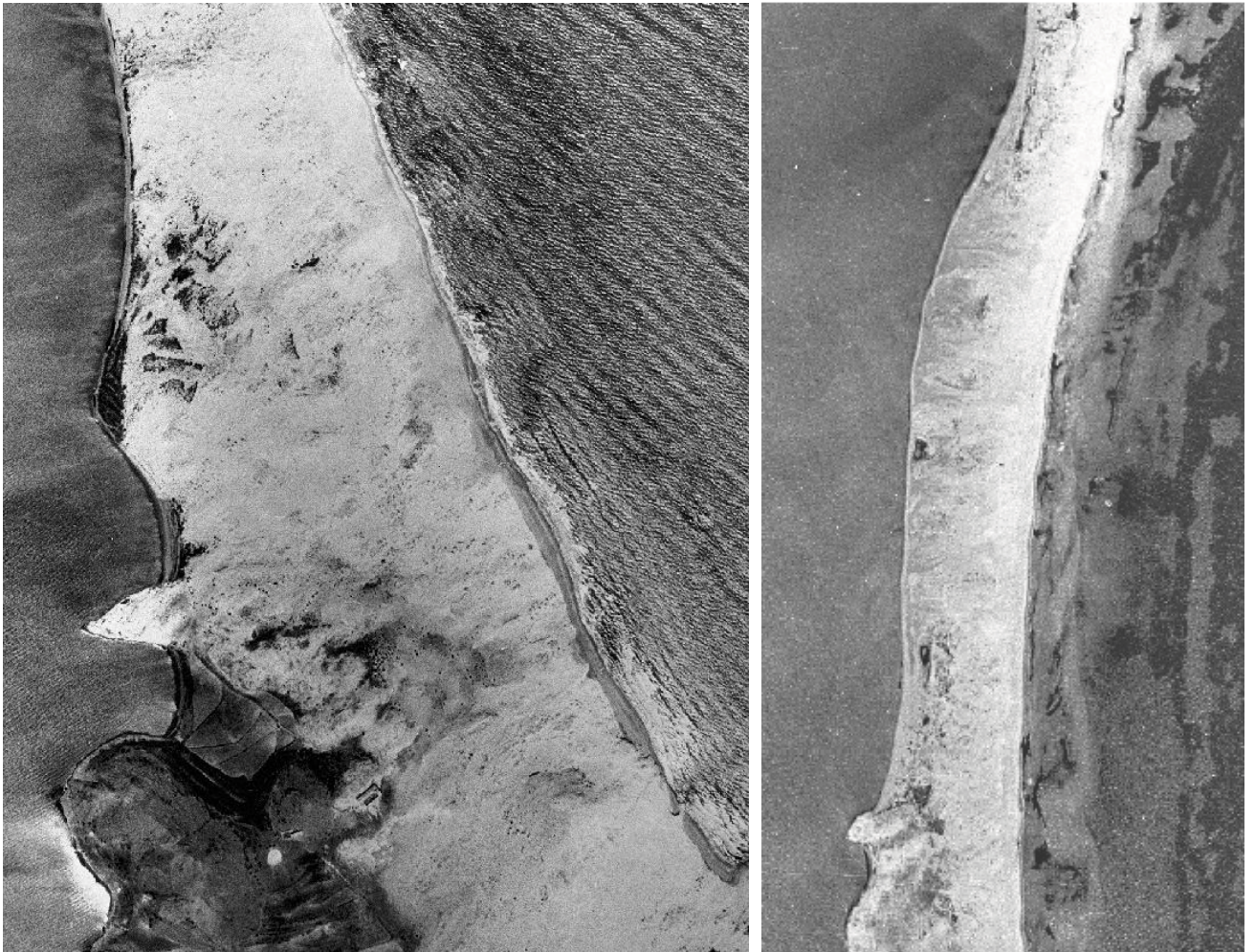


Fig. 8.33 Imágenes de la los tramos norte y sur de La Manga en 1956. Fuente: Cartomur

Al margen de esta situación, hay que señalar que sí que existía un cierto asentamiento, cercano a La Manga como era el poblado de pescadores de Cabo de Palos. Un apéndice, físicamente desvinculado de ésta, situado al sureste en el que el efecto devorador de la especulación no tardó en convertir aquel poblado en miles de viviendas para turistas (fig. 8.34).

El proceso de colonización de La Manga se realizó por fases, debiendo en teoría observarse la distinta afección del marco histórico al desarrollo lineal de la restinga de arena. Sin embargo, hay que subrayar que el cambio del marco regulatorio, económico y político afecta a todo el conjunto procediéndose en los años 70 y 80 a “recargar” terrenos ya urbanizados según criterios anteriores o las ya analizadas demoliciones para poder edificar con aprovechamientos más altos, según el grado de tolerancia de la administración con el promotor privado, lo que no deja de ser un parámetro algo distorsionador de dicha tramificación urbanizadora.

Distinguimos por tanto las dos fases fundamentales del Plan Bonet original: el plan norte y el plan sur. En el sur, todavía se aprecian ciertos trazos del diseño urbanístico del arquitecto catalán. Eso sí, soterrados entre abundantes moles de hormigón que sobrecargan el entorno urbano. Mientras, en el plan norte, nos encontramos con un desarrollo en un contexto mucho más heterogéneo, pese a que su anchura muchas veces permita observar en ella algo del ambiente que se ambicionaba en la joven Manga de los 60.



Fig. 8.34 Evolución de Cabo de Palos en 1956, 1981 y 2007 Fuente: Cartomur.



### b) El Plan Sur

El Plan Sur (entiéndase por plan sur la parte de La Manga correspondiente al municipio de Cartagena que alcanza del primer kilómetro al P.K. 3,5 aproximadamente), es realmente el único tramo de La Manga que llegó desde un principio a urbanizarse estrictamente según los criterios del Plan Bonet.

Independientemente de este hecho, la evolución de La Manga fue motivo sobre el propio terreno ya urbanizado, y en ocasiones edificado, de parcelaciones, segregaciones y demoliciones para nueva edificaciones cuya ocupación de espacios libres motivaron que en la fisonomía urbana de este tramo resulte a duras penas reconocible la traza de Bonet. Se puede, sin embargo, todavía apreciar ciertas reminiscencias (fig. 8.35) de la configuración inicial de algunos núcleos, o de la alternancia en el *skyline* de alta y baja densidad, todas ellas soterradas bajo la construcción de numerosos edificios realizados al margen del diseño que planteaba Bonet.



Fig. 8.35 Imágenes actuales del primer kilómetro de baja densidad de La Manga. Fuente: Google maps.



Una manera analítica interesante de evaluar la evolución del proceso urbanizador con parámetros objetivos cuantificables es mediante la evaluación de la intensidad edificadora y urbanizadora en el tiempo.

Si analizamos a través de la cartografía existente en los distintos años (en el cuerpo de la tesis sólo se exponen los planos de los puntos más significativos, el resto de documentos a través de los cuales se han generado datos para toda la lengua de arena se pueden encontrar en el anejo 5) el grado de ocupación del suelo, podemos estudiar con valores cuantitativos el comportamiento del proceso.

Realizando una curva que evalúe la evolución de la función suelo edificado-tiempo podríamos observar que partiendo de una valoración del porcentaje de suelo urbanizado y edificado a lo largo del tiempo se obtiene los valores cuantitativos de la intensidad edificadora que ha ido teniendo La Manga. Para el caso de las franjas situadas entre los P.K. 0-1, 1-2, y 2-3, realizando medias aritméticas de los porcentajes obtendríamos para el conjunto de la zona correspondiente al Plan Sur una curva generada a través de valores discretos de la siguiente clase:

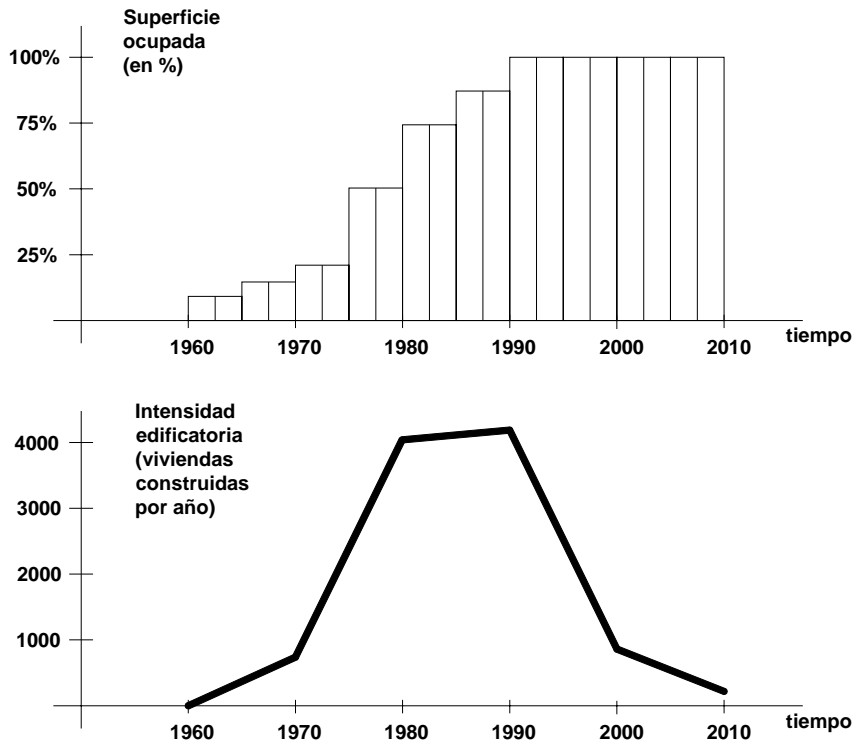


Fig. 8.36 Evolución de la superficie urbanizada y la intensidad edificatoria entre 1960 y 2010 en el tramo sur. Fuente: Elaboración propia.

Si observamos el desarrollo de los datos (fig. 8.36), las mayores intensidades edificatorias se concentran alrededor de finales de los años 70 y durante la década de los 80. Partiendo de un punto de inicio nulo<sup>18</sup>, podemos observar como la intensidad edificatoria se concentra en apenas 15 años produciéndose una fuerte caída de la intensidad a partir de 1992-93. Esta caída está probablemente acentuada en parte por la crisis de inmobiliaria de entonces, pero fundamentalmente vemos que es debida al completo consumo de este suelo urbano.

Por tanto podemos concluir que el tramo correspondiente al Plan Sur se ejecuta más menos completando el plan de Bonet hasta finales de los 70 (fig. 8.37a), lo que representa menos de un 50% de su ocupación actual, iniciándose a partir de entonces un periodo acelerado de construcción que se acaba por el simple hecho de la completa colmatación del suelo urbano de La Manga en los 3 primeros km a mediados de la década de los 90 (fig. 8.37b). Este periodo acelerado no se corresponde con el desarrollo del

17. Nota técnica sobre la toma de datos: la superficie edificada se ha obtenido mediante medición a escala por sistema georreferenciado de las distintas cartografías, mientras que la intensidad edificatoria se obtiene mediante el computo de las edificabilidades y alturas de los edificios indicadas en el planeamiento. El resultado obtenido de la evolución temporal se plasma en la cartografía aportada a escala 1:5.000 en el anejo 8. Ésta metodología es aproximada, pero con un margen de error que se estima inferior al 10%.

18. Partimos de un supuesto de una Manga virgen, no incluyendo por tanto Cabo de Palos en la misma, y despreciando algún pequeño asentamiento preexistente residual.



Plan Bonet, sino con una reurbanización que sobrecarga el suelo existente.





Fig. 8.37 a) Evolución de un tramo del plan sur entre 1981(anterior) y b) 2007 (sobre estas líneas).  
Fuente: Cartomur.

El Plan Bonet se encuentra prácticamente finalizado en su configuración a finales de los 70, el proceso que se inicia por tanto es fundamentalmente un proceso, como se observa, de reordenación urbana debida a la anarquía del plan urbanístico que se produce desde finales de los 70 y que alcanza su clímax con la controversia entre el gobierno regional y los promotores (fig. 8.38),



*Fig. 8.38 Ejemplo de reordenación mediante demolición de tejido urbano existente sustituido por otro de mayor densidad. Caso analizado en el apartado 7.1 de la casa Rubio y la plaza de toros convertidos en bloques de apartamentos de 10 alturas mediante la interpretación fraudulenta de la edificabilidad asignada por el plan de Bonet.*



Al margen de las evidencias cuantitativas, la existencia de una fuerte problemática cualitativa resultante del cambio de modelo urbanístico (y la tergiversación del diseño original) resulta palmaria durante el simple recorrido de La Manga por su carretera central.

El modelo original, orientado al cliente exigente, a una cierta calidad paisajística, o la organización estructurada de volúmenes y usos del suelo, generan tras su completa desconfiguración diversas patologías urbanas derivadas del uso y selección de las distintas tipologías edificatorias.

La primera y más evidente de esas patologías es la claustrofóbica percepción de la edificación como barrera continua que traslada al peatón o al conductor la sensación de estar encerrado en muchas ocasiones entre dos murallas de hormigón. La errónea sustitución de los volúmenes que se genera en muchos puntos del trazado, unido a la evidente carga edificada que implica el aumento de densidad padecido, elimina por completo la percepción de las visuales litorales durante el trayecto (fig. 8.39).



Fig. 8.39 Situación en el viario central de las pantallas de hormigón que configuran los edificios.  
Fuente: Google maps.

El fenómeno que podríamos denominar de “*pantallización*” edificatoria es el resultado de la sustitución de las costosas y esbeltas torres iniciales por bloques alargados, monolíticos y con mayor ocupación en planta. Su menor coste de construcción debido a la mayor sencillez de los medios auxiliares unido a la menor repercusión del coste en servicios como ascensores, los hizo mucho más atractivos a los ojos de los pequeños promotores responsables de su ejecución. Nos encontramos así pues en que el slogan inicial de “un paraíso entre dos mares” se destruye por completo en el 100% del trazado del plan sur.

Resulta curioso que en tramos de apenas 200 o 300 metros de espesor, tras la aplicación de

las servidumbres de la ley de costas en sus bordes, la concentración edificatoria sea tal que se perciba a los edificios como elementos agresivos para el entorno. El fenómeno se consume hasta el punto de que en la mayor parte de los puntos del trazado no hay por parte del observador la menor percepción ni intuición de la presencia del mar ni a izquierda ni derecha.

Esta patología urbana es una translación directa de desconfiguración del Plan Bonet, que culmina con la desarticulación de sus núcleos de alta densidad que concentraban la población en enclaves escogidos de los polígonos colectivos. Mediante torres de 20 plantas de altura, que estratégicamente colocadas liberaban por completo las visuales desde la carretera interior, se mantenía el vínculo entre el usuario y el espacio litoral, otorgando a todos los residentes la posibilidad de observar el espacio marino.

De estas torres construidas en los 60 todavía podemos encontrar alguna en los primeros kilómetros. Eso sí, sepultadas en un maremágnum de edificios de diversas alturas que colmatan la superficie que liberaban en planta, y dejando por tanto su función como un vestigio fallido.

Otra de las patologías urbanas que se hace también presente es el protagonismo creciente que como consecuencia de la masificación urbana ha ido teniendo la carretera. Desde el vial inicial de dos carriles que planteaba el plan Bonet (fig. 8.40) en los años 60, hasta la coyuntura actual de 6 carriles (4 más dos de servicio o aparcamiento) más aceras, carriles bici, medianas, etc. dista un progresivo crecimiento de la infraestructura central que ha acabado convirtiendo la antigua restinga de arena en una autopista de varios carriles, que agudiza el fenómeno pantalla de los edificios al obligar a concentrar la edificabilidad en una franja



Fig. 8.40 Carretera de La Manga de 1962. Fuente: Archivo histórico VECOS.



estrecha pero muy alargada.

La liviana infraestructura que, serpenteante recorría el cordón de arena esquivando las torres de los núcleos de alta densidad, se ha convertido hoy en una ancha plataforma varias veces desdoblada (fig. 8.41), no por modificaciones en el diseño sino por la obligada necesidad que causaban los colapsos de tráfico que crean más de 250.000 personas concentradas con horarios y comportamientos parecidos durante los tres meses de verano.



Fig. 8.41 Estado de la estructura urbana a la altura del punto kilométrico 3,5. Fuente: Google maps.

Esta situación además se puede visualizar desde otro prisma con la acusada estacionalidad que posee La Manga, al pasar de una infraestructura colapsada en verano que en invierno se convierte en una carretera fantasma. De igual manera, se observa como la ocupación por edificios del suelo destinado en el plan Bonet a dotaciones privadas como aparcamientos o zonas verdes ha motivado también la necesidad de crear nuevos aparcamientos públicos en superficie.

c) *El Plan Norte*

Resulta interesante la comparativa entre el plan sur correspondiente al ayuntamiento de Cartagena y el plan Norte correspondiente al de San Javier. Y pese a la gran desproporción de longitud entre ambos (poco más de 3 km el primero por más de 16 km el segundo), hay que señalar que albergan poblaciones de magnitudes no muy distintas en tanto en cuanto poseen fisionomías muy diferentes, al alcanzarse hasta anchos de casi 800 metros en el primero frente a anchos medios de 80-100 metros en el segundo. Y éstas no son las únicas semejanzas y diferencias interesantes.

Para empezar hay que señalar que existe un desfase de alrededor de diez años entre ambos planes, que sin embargo como comprobaremos discurren paralelos en su comportamiento ejecutivo. Mientras que el primero arranca a principios de los 60, el segundo lo hace a principios de los 70. Sin embargo, ambos culminan de la misma manera, y poseen la misma franja temporal de crecimiento acelerado.

Este análisis nos aportará datos muy interesantes sobre La Manga como producto turístico (fig. 8.42), y es que vamos a poder comprobar como el comportamiento final de la curva de intensidad del apartado anterior no se limitaba a la extinción del proceso por el consumo de todo el suelo, sino al efecto global de pérdida de valor añadido que provocaba el agotamiento de La Manga como producto turístico.

Si analizamos los mismos parámetros de antes, como son, a través de la distinta cartografía histórica, el consumo de superficie ocupada y la intensidad edificatoria a lo largo del tiempo, observamos comportamientos muy interesantes:

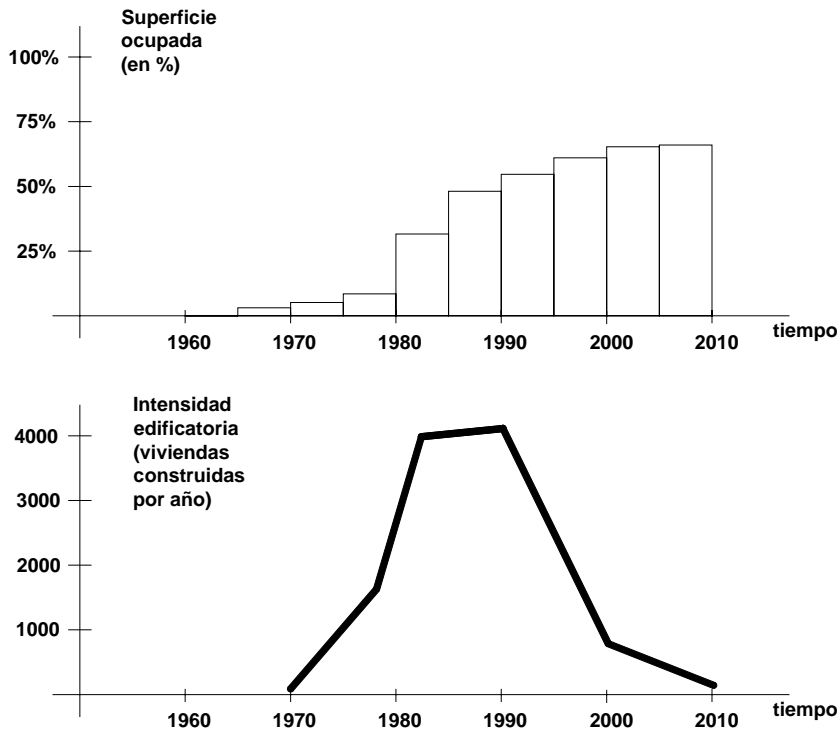


Fig. 8.42 Evolución de la superficie urbanizada y de la intensidad edificatoria entre 1960 y 2010 en el tramo norte. Fuente: Elaboración propia.

- De un lado, observamos semejanzas en su comportamiento. La construcción se acelera entre finales de los 70 y decelera a principios de los 90, concentrándose ahí la mayor cantidad del proceso urbanizador y edificador, tal y como pasaba con el plan sur. Si observamos la tasa de ocupación del suelo, ésta presenta un comportamiento parecido con una fase de crecimiento que se inicia de manera pausada, acelerándose a partir de la mencionada fecha y estabilizándose a partir de principios de los 90. Este comportamiento basado en la trilogía introducción-crecimiento-madurez es muy propio del ciclo de vida de un producto comercial, y será objeto de análisis desde un distinto enfoque en un apartado posterior.

- Y es en este otro sentido donde se aprecian importantes diferencias de comportamiento. A diferencia de la zona sur, el estancamiento del grado de ocupación de la superficie de la zona del antiguo plan norte no se alcanza por saturación del suelo, ya que éste no alcanza el 70% de ocupación del mismo

existiendo por tanto una importante parte por edificar.

De hecho, de un análisis geométrico de la función intensidad de urbanización - tiempo, observamos que este desarrollo es en el fondo el mismo que antes sólo que con una contracción de forma matemática que genera la curva, dado que las condiciones de contorno de la misma imponen restricciones en su forma. Esto denota un hecho importante: el estancamiento que se produce a partir de principios de los 90 no es producto del agotamiento del suelo disponible tanto en la zona norte como en la zona sur, sino que es fruto del agotamiento global de La Manga como destino turístico que pasa de la fase de madurez como producto comercial para iniciar la fase de declive (ver a apartado 8.3).

En este sentido, es cierto que posiblemente influyen en este caso otros condicionantes como son la crisis inmobiliaria de 1993 (pero que es limitada, pues las tasas se mantienen pese a la recuperación de a partir de 1995) o el inicio de procesos especulativos derivados de la progresiva menor disponibilidad de suelo. Estos últimos teóricamente generan movimientos artificiales al alza del precio del mismo. Sin embargo, hay que recordar que éstos no pueden ser determinantes, dado que nos mantenemos por debajo de niveles de ocupación del 70%, existiendo por tanto mucho suelo urbanizable o urbano pendiente de edificar.

Podemos concluir por tanto de un análisis cuantitativo que existen datos concluyentes de que se produce en La Manga un proceso de agotamiento del producto turístico. La pérdida de atractivo para el demandante genera una progresiva ralentización en la oferta (tanto hotelera como de 2ª residencia) que se acaba estancando en valores de alrededor del 70% del suelo edificado del plan norte, cuando en el plan sur ya se ha saturado. No se puede decir por tanto que el estancamiento del plan sur sea consecuencia de su total ocupación, sino que este colapso urbanizador de la zona sur puede ser que este más bien en los orígenes de la mencionada pérdida de atractivo global de La Manga. Las consecuencias de este proceso se traducen en

una caída de valor del m<sup>2</sup> de suelo urbanizado y edificado que de esta manera hacen menos rentable la construcción de más plazas de 2ª residencia (que es realmente el elemento dinamizador del frenesí edificatorio), desincentivando la continuidad del proceso, en tanto en cuanto los costes de construcción sí que se mantienen constantes.

En cuanto al análisis urbanístico cualitativo, hay que señalar que en el tramo norte encontramos patologías urbanas similares a las vistas en el plan sur, pero aquí se tienen distintos matices, ya que se trata de un espacio de orografía muy distinta.

El tramo de San Javier, mucho más largo pero también más estrecho, no llegó nunca a urbanizarse bajo los estrictos criterios de Bonet (salvo la carretera), sino que se arrancó ya en una coyuntura de inicio de la anarquía urbanística que va a vivir La Manga. Tan sólo se distinguen en el plan inicial el mantenimiento de las estructuras de polígonos alternados de uso colectivo y alta densidad, frente a polígonos de uso residencial unitario de baja densidad.

Esta estructura resulta claramente desconfigurada por las numerosas irregularidades con las que se empezaron a edificar sin planeamiento de desarrollo los polígonos colectivos del plan norte.

En él, observamos una evidente prolongación del efecto pantalla que hace al usuario perder todo contacto o relación con la costa. Estas pantallas de hormigón se acometen ya sea con tejidos urbanos de polígonos de uso colectivo (fig. 8.43) o edificación irregularmente sobrecargada procedente de los tramos de baja densidad (fig.8.44).



Fig. 8.43 “Apantallamiento” del entorno urbano en polígonos de alta densidad. Fuente: Google maps.

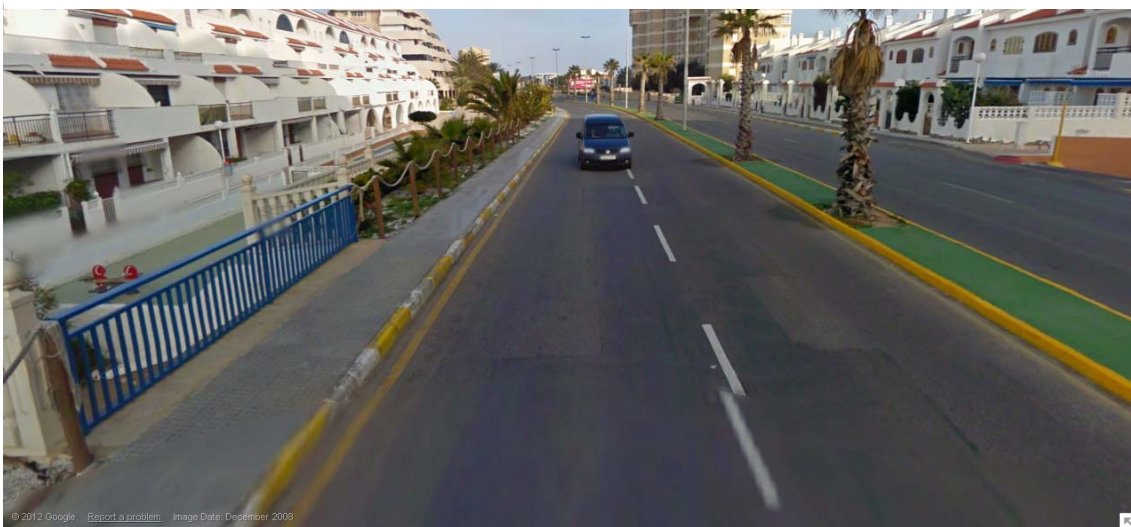


Fig. 8.44 “Apantallamiento” del entorno urbano en polígonos de baja densidad. Fuente: Google maps.

Otro parámetro que empieza a ser una constante en un recorrido por el plan norte es la aparición de “manchas” o vacíos urbanos en mitad del tejido urbanizado. En este sentido, encontramos una casuística muy diversa pues aparecen tanto en polígonos de uso colectivo como en los de baja densidad (fig. 8.45 y 8.46).



Fig. 8.45 y 8.46 “Manchas” o vacíos urbanos en el tramo norte de La Manga. Fuente: Google maps.

De hecho, si hay una variable que diferencia el comportamiento del tramo norte del tramo sur es el espesor que adquiere la restinga de arena. En este lado, la anchura suele oscilar en zonas sin tierras ganadas al mar en valores de alrededor de 80-100 m. donde la aplicación de la servidumbre de 20 m. de la ley de costas unida a la presencia de una calzada de 4 carriles causa estragos en la configuración de la sección urbana.

Esta situación, que debería imponer a priori unas condiciones de contorno muy complicadas para la edificación, no es sin embargo un impedimento para la existencia de una masificación globalizada de los terrenos y parcelas edificables (fig. 8.47a) o para la implantación de irracionales soluciones arquitectónicas con tal de ocupar la edificabilidad disponible (fig. 8.47b)



Fig. 8.47a) y b) Espacios de afección de la servidumbre de la ley de costas Fuente: Google maps.



Si analizamos de manera pormenorizada la densidad de la trama urbana en este tramo norte, observamos como partiendo de un terreno virgen no se produce una ocupación ordenada por fases, o una distribución homogénea del progreso de la edificación en el tiempo. En la mayor parte del territorio no se alcanzan altos grados de ocupación en superficie. Sin embargo, sí que se aprecian en los polígonos de uso colectivo del plan (los antiguos núcleos de alta densidad que Bonet configuraba con pocas torres de mucha altura) un proceso edificatorio intensivo, agudizado por las irregularidades de los años 70 y 80 señaladas en el capítulo anterior.

Encontramos de esta manera que a finales de los 70 ya se habían ido desarrollando actuaciones aisladas en el espacio destinado a uso residencial de baja densidad. Sin embargo, partir de entonces el proceso derivó en la ejecución intensiva de espacio de alta densidad (fig. 8.48).



*Fig. 8.48 Evolución cartográfica a baja escala de un tramo de la zona norte con ganancia de tierras al mar en 1956, 1981 y 2007. Fuente: Cartomur.*

Del análisis de la cartografía se desprenden comportamientos ya comentados en el modelo turístico y urbano. El atractivo del plan motivaba que inversores individuales invirtiesen en la compra de parcelas en las que edificaban importantes viviendas en el caso de la 2ª residencia.

La proliferación de las promotoras y el proceso de masificación que éstas desarrollaron

incentivaron un proceso urbanístico en el que se priorizó la construcción intensiva bajo parámetros de escaso valor añadido. Así, observamos en la cartografía el nacimiento de numerosas urbanizaciones en parcelas de media y alta densidad con bloques monolíticos de mediana altura pero importante planta, que ocupan el suelo entre 1981 y 1993 saturando buena parte del espacio. Esta actuación conlleva de manera indirecta una pérdida de valor de las parcelas unifamiliares de superficie mínima de 2000 m<sup>2</sup> que planteaba el plan Bonet. Éstas, que como observamos eran las pioneras en el desarrollo, ralentizan su construcción (al tiempo que surgen sobre ellas numerosos procesos especulativos).

La consecuencia práctica de este fenómeno es veinte años después en 2007 la generación de vacíos urbanos en estos espacios muchas veces no consolidados por la edificación en la zona norte. Éstos contrastan con la situación alta densidad en mediana altura que encontramos en los antiguos núcleos convertidos ahora en polígonos de uso colectivo saturados (fig. 8.47). Los edificios, adaptados a la equivocada determinación de máximo de 11 alturas de las normas subsidiarias surgidas del conflicto de los años 80, constituyen verdaderas pantallas continuas con soluciones tipológicas generalmente bastante homogéneas. Destaca su escaso valor arquitectónico y que en muchos casos se aprovecharon espacios en planta destinados a usos rotacionales privados para construir apartamentos con uso comercial en planta baja, sobrecargando más aún la densidad volumétrica de cada polígono. En la figura 8.49, se aprecia por ejemplo como las instalaciones destinadas a galerías comerciales y el Tiro Pichón<sup>19</sup> acabaron demoliéndose y sustituyéndose por bloques de apartamentos de media altura.

19. Imagen de las instalaciones del Tiro Pichón a finales de los 60.





Los damnificados son así los polígonos de baja densidad, donde la masificación ha provocado que no haya quórum entre oferta y demanda, dado que los precios especulativos que ofrecen aquellos propietarios de terrenos que aguantaron estas últimas porciones del “paraíso entre dos mares” no casan con el valor actual que el mercado otorga a un entorno devaluado por la masificación. Esta frustración de las expectativas vendedoras en conjunción con el progresivo retraimiento de la demanda de más alto valor añadido está pues en el origen de estas bolsas de suelo constituidas en vacíos urbanos.

Otro aspecto más polémico, y que sin embargo se repite con cierta constancia en los terrenos de la zona norte, es el sobrecargado uso que se le otorgan a las tierras ganadas al mar en un pasado lejano.

Así pues, encontramos enclaves como el puerto Tomas Maestre o Veneciola en los que dicha superficie ganada se ha utilizado aprovechando la existencia ahora sí de un espacio con gran anchura que permite bastante juego en el desarrollo de volumetrías, una masificación importante. Esta urbanización masiva ya no se corresponde con los elementos analizados en el pasado.

Nos encontramos ante promociones que ya se corresponden con el último ciclo del periodo expansivo de 1995-2007. Estas piezas, surgidas al calor del crédito fácil para las promotoras y un mercado hipotecario en plena ebullición, han representado las tímidas subidas de los últimos años observadas en el gráfico de de la figura 8.42.

El análisis y futuro de estas piezas que no encontraron sitio en el mercado inmobiliario (fig. 8.50), convertidas hoy muchas de ellas en elementos de muy difícil gestión urbanística dada la especial coyuntura urbana de La Manga, será abordado en detalle en un apartado posterior.



*Fig. 8.50 Edificios del entorno del Estacio, construidos entre 1995 y 2007 y hoy deshabitados en su mayoría. Fuente: Google maps.*

### 8.2.3 Estructura de oferta y demanda del modelo turístico resultante.

Tal y como se ha analizado en el capítulo anterior, la Ley de Zonas y Centros Turísticos de Interés Nacional llevaba aparejada la elaboración de un cierto preproceso de ordenación turístico-territorial que permitiese la aprobación tanto de las susodichas zonas como de los centros.

Este proceso se basaba pues en unas hipótesis de generación de oferta que fomentase una demanda cuya estructura a día de hoy es preciso analizar.

#### a) Estructura de la oferta

En lo que se refiere al grado de ocupación en la actualidad, hay que señalar que para el Mar Menor en su conjunto durante la época de crecimiento (1997-2005) la ocupación media para el total de los establecimientos se osciló entre el 68,7% de julio 2001 y el 74,5% de julio 2000. Durante agosto, la ocupación media para el total de los establecimientos oscila en torno al 93-94%, técnicamente plena ocupación, lo que se explica por la importante estacionalidad del turismo del Mar Menor, que alcanza su pico más alto durante el periodo del 10 de julio hasta finales de agosto. En el mes de septiembre, la ocupación se mantiene cercana a los parámetros de Julio.

Resulta sin embargo paradójico que desde el punto de vista de la ocupación, el turismo de bajo valor añadido que se ha acabado fomentando en el Mar Menor a través de La Manga genera un perfil de usuario bastante resistente a la crisis (resistente, que no rentable como veremos más adelante). Al convertirse el entorno de La Manga en un destino maduro de bajo valor añadido, de la misma manera que la comida basura en la gastronomía, La Manga mantiene grados de ocupación cercanos al 70% en Julio y Septiembre y valores medios de lleno técnico (ocupaciones cercanas al 93% en torno al mes de Agosto)<sup>20</sup> para los años situados entre 2008 y 2011, al convertirse en un destino refugio para aquellas economías más menguadas o con necesidad de realizar escaso gasto.

20. Datos procedentes de [murciaturistica.es](http://murciaturistica.es), perteneciente a la Consejería de Turismo y Cultura de la Región de Murcia.

Por zonas, la ocupación ha sido inferior en el caso de La Manga y en el sur del litoral interior (básicamente por la baja ocupación del camping situado en esta zona), y sin embargo ha sido muy superior en el Norte del litoral interior.

Los turistas alojados en establecimientos turísticos representan durante el verano únicamente el 8% de los no residentes en el Mar Menor, mientras que el restante 92% corresponde a turismo de segunda residencia. Respecto a los turistas alojados en establecimientos turísticos, los procedentes de la Región de Murcia representan el 16,2% de las pernoctaciones, mientras que un 63,2% corresponden a turistas procedentes del resto de España (Artal, 2002).

El restante 20,3% es turismo no nacional en el que destacan los portugueses, especialmente por su comportamiento durante la década del 2000 (7,3%), británicos (5,3%) y alemanes (4,5%). Esta distribución para el conjunto del Mar Menor es, no obstante, muy diferente para las distintas zonas que se contemplan aunque explicadas estas diferencias por el tipo de establecimiento más importante en cada zona.

En el Sur del litoral interior, fundamentalmente camping, son mayoría los turistas alojados procedentes de la Región de Murcia, mientras que en La Manga y especialmente en el Norte del litoral interior, los procedentes del resto de España son porcentualmente más importantes. Aun así, por otra parte, La Manga es la única zona donde los turistas extranjeros representan una mayor proporción que los de la propia región. En lo referente a los extranjeros, los portugueses y alemanes se decantan mayoritariamente por La Manga, mientras que los franceses lo hacen por el litoral interior bajo el formato mencionado en el primer capítulo de turismo de *resort*.

Respecto al tipo de establecimiento, destaca la gran proporción de murcianos cuya proporción sobre el total de turistas que visitan La Manga crece de manera sostenida desde principio de la década de los 90. Esto contrasta con los



escritos<sup>21</sup> de los consejos de administración de Ribernor S.A. en los años 60, en los que se señala al turista nacional y sobre todo extranjero, como usuario principal de La Manga como destino turístico.

21. Actas consejos de Ribernor S.A. del 27/10/1966, 8/9/1967 y 23/03/1969.

Mientras, los procedentes del resto de España son mayoría en el resto de establecimientos, especialmente en apartahoteles y pensiones. En lo referente a los extranjeros, los apartamentos y hoteles son los que cuentan con ellos en mayor porcentaje (26% y 25,2% respectivamente). Destaca la preferencia de alemanes por alojamientos en hoteles y la de portugueses por apartamentos y hoteles (fig.8.51).

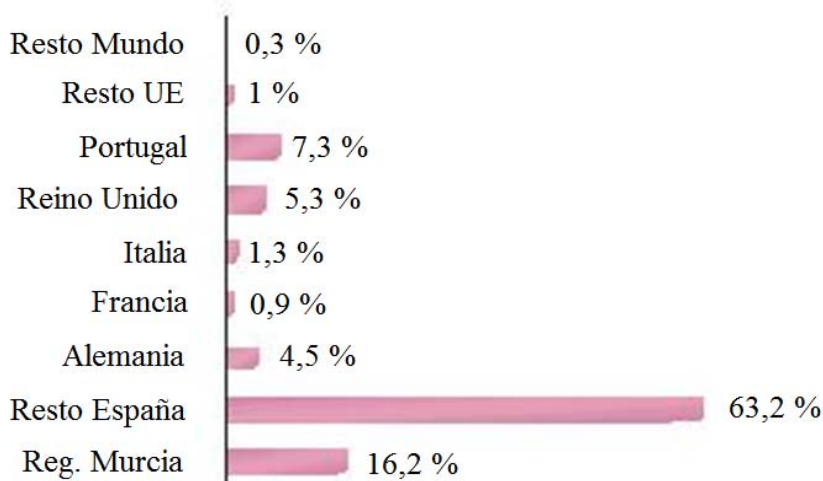


Fig. 8.51 Pernoctaciones por residencia Mar Menor. Fuente: Cuadernos de Turismo 9 (Artal, 2002).

#### b) Estructura de la demanda

La estructura de la oferta viene condicionada por la evolución de los acontecimientos urbanos que ha tenido La Manga, cosa que no se produce de la misma manera en el caso de la demanda. En este apartado destinado al análisis de los factores de demanda se presentan los aspectos más relevantes del turista de La Manga. En este sentido, se destina esta parte del análisis a identificar las principales características del turista de esta zona del litoral mediterráneo, zona que como ya se ha comentado cuenta con una elevada presencia de

turismo familiar, alojado en segunda residencia y que viene a disfrutar del sol y la playa durante la etapa estival.

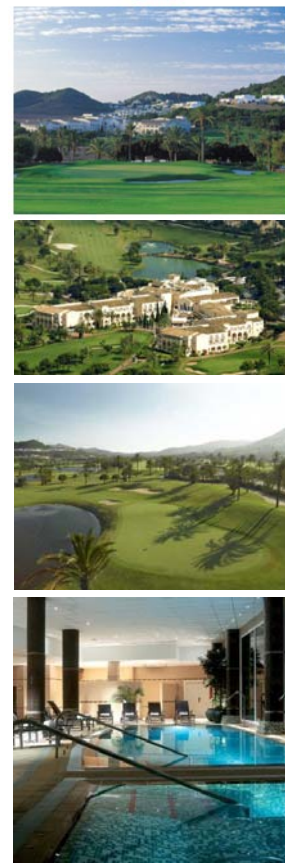
El turista que visita La Manga es fundamentalmente y en proporciones similares de origen regional y nacional, representando ambos grupos el 90% de los no residentes que pernoctan al menos una vez en la restinga de arena. Entre el primer grupo destacan aquellos visitantes que residen en los municipios más poblados de la región y próximos a la laguna salada: Murcia y Cartagena, mientras dentro del segundo lo hacen los residentes en la Comunidad de Madrid.

El turismo extranjero representa ya sólo únicamente un 9% y se distribuye de forma no homogénea por el espacio litoral marmenorenses. Sin embargo, pese a que preferentemente se localiza en La Manga, existiendo una menor presencia de turismo foráneo en el litoral interior del Mar Menor, se percibe una tendencia en los últimos años de turistas extranjeros que invierten más en el turismo de resort o de las poblaciones costeras cercanas de la costa de Alicante. En este sentido, puede deducirse que el empobrecimiento del modelo turístico de La Manga ha arrastrado a todo al Mar Menor.

En particular, la presencia foránea que se mantiene de manera consolidada es mayoritaria y únicamente en La Manga Club, la macroubanización que se creó anticipándose al modelo resort a la entrada de La Manga a principios de los 70. El complejo todavía mantiene algo del espíritu de exclusividad y alto valor añadido conjugado a la calidad paisajística<sup>21</sup>.

Se trata de un área que además de contar con un magnífico equipamiento hotelero, hotel de cinco estrellas, apartamentos y villas, posee tres campos de golf, siendo ésta la única oferta golfista del todo el Mar Menor hasta el boom de la última década. Cinco campos de fútbol profesional, un centro de tenis con 18 pistas y otras instalaciones, completan esta oferta singular de La Manga Club que acoge un perfil turístico distinto al perfil tipo, como es el turismo de empresa, de spa, jubilados extranjeros o de élite deportiva.

21. Caso de La Manga Club ya analizado en el apartado 5.4 de la presente tesis.



El turismo tipo acude, acorde con el perfil de veraneo dominante, mayoritariamente en compañía de su familia y se aloja preferentemente en segunda residencia. La vivienda es normalmente propiedad de su usuario. La composición del núcleo familiar más típico, consta de cabeza de familia, con una edad media situada entre los 36 y los 45 años, que acude junto a su cónyuge, y un promedio de dos o tres hijos, realizando el desplazamiento desde su lugar habitual de residencia preferentemente en su propio vehículo.

Este turista muestra, además, una elevada fidelidad a la zona del Mar Menor, acudiendo a esta zona turística desde hace un significativo número de años y, repitiendo, por tanto, cada año este destino como lugar elegido de cara al disfrute de sus vacaciones, tanto por parte del turismo regional como nacional. El tiempo de permanencia media durante el verano viene a ser, aproximadamente, de un mes, siendo sin embargo el gasto diario realizado más bien escaso.

El menor precio del alojamiento y del resto de servicios y productos de La Manga frente al promedio del Mediterráneo español, lleva a observar una mayor estancia total de los turistas en esta zona (Uriel, 2001). Además, la mejora de la accesibilidad y las vías de comunicación con que recientemente se ha dotado a esta zona, hacia Madrid y el norte del país se han completado dos autovías en la década de 1995 a 2005, están permitiendo observar como los hábitos de la demanda en el Mar Menor, al igual que ocurre con otras zonas de ocio estival del país, están evolucionando hacia un fraccionamiento de dichos tiempos de estancia por parte de los visitantes (Artal, 2002).

Así, además de algún periodo de Julio y Agosto, que suele ser el que concentra el tiempo de estancia más largo del turista individual, este mismo turista acude también, y en una creciente proporción, durante otros periodos del ciclo estival (Uriel, 2001). Este aspecto se traduce hasta el momento, en un efecto neto por el que parecen

aumentar los días de estancia promedios del turista en La Manga. No obstante, la supremacía de los meses centrales del verano, julio y agosto, es todavía patente aunque son los meses vecinos mayo, junio, y octubre los que de forma ininterrumpida logran los mayores aumentos relativos de ocupación (fig. 8.52).

|  |         |
|--|---------|
| <b>Procedencia del turista</b>               |         |
| Región de Murcia                             | 47%     |
| Resto de España                              | 44%     |
| Extranjero                                   | 9%      |
| <b>Compañía con la que acude</b>             |         |
| Con familia                                  | 83%     |
| Con amigos                                   | 12%     |
| Sólo   | 5%      |
| <b>Alojamiento elegido</b>                   |         |
| Vivienda (segunda residencia)                | 81%     |
| Establecimientos turísticos                  | 19%     |
| <b>Duración media de la estancia</b>         | 31 días |
| <b>Número de años acudiendo al Mar Menor</b> | 13 años |

Fig. 8.52 Características promediadas asociadas al turista del La Manga en la década 1995-2002.  
Fuente: Cuadernos de Turismo, 9 (2002).

El principal factor de atracción turístico asociado a todo el Mar Menor y en especial de La Manga es, sin lugar a dudas, el disfrute del sol y la playa, que sigue siendo el producto estrella y la actividad con un seguimiento mayoritario por parte de los visitantes. Seguidamente, y como complemento a esta actividad, se sitúan el entretenimiento nocturno, la práctica de los deportes náuticos y marineros, el acceso a la oferta cultural de la zona y la visita a otras localidades cercanas de interés histórico. En cuanto a la valoración de determinados servicios presentes en el Mar Menor por parte del turista que presentamos a continuación, cabe citar que determinados aspectos que han obtenido un resultado o valoración negativos, vienen explicados más por la importante afluencia de

turistas en los meses centrales del verano y los consiguientes efectos de congestión que se generan, que por la escasez de servicios o equipamientos públicos (Ramón y Abellán, 1995).

Este es el caso de algunos servicios como los de salvamento y socorrismo, equipamiento de playas, limpieza de calles o disponibilidad de plazas de aparcamiento. Así, dichos servicios poseen, obviamente, una peor valoración cuanto más próximo se encuentra el periodo de plena ocupación turística.

En este sentido, se observa que el turista de septiembre, que se viene mostrando tradicionalmente como un turista más exigente que el del resto del verano, se encuentra más satisfecho en cuanto a los servicios citados, lo que recalca de nuevo la relevancia de la idea anterior. Por su parte, y junto a estos aspectos negativos más relacionados con la congestión, otro aspecto llamativo y preocupante a la vez, se está consolidando en todo el Mar Menor desde hace unos años es el impacto de dicha afluencia en el consumo de recursos.

En particular, nos referimos a aquellos elementos que tienen que ver con el deterioro medioambiental de la zona y del propio mar, así como del patrimonio natural de que gozan las poblaciones sitas en este entorno, aspecto derivado, precisamente, de la presión demográfica y urbanística que soporta este área litoral. La sensibilidad medioambiental de los turistas es, adicionalmente, un aspecto en auge según las informaciones recogidas, lo que indica la inexcusable necesidad de acometer una cuidada planificación pública en este sentido, destinada a la conservación del entorno, del mar y sus playas.

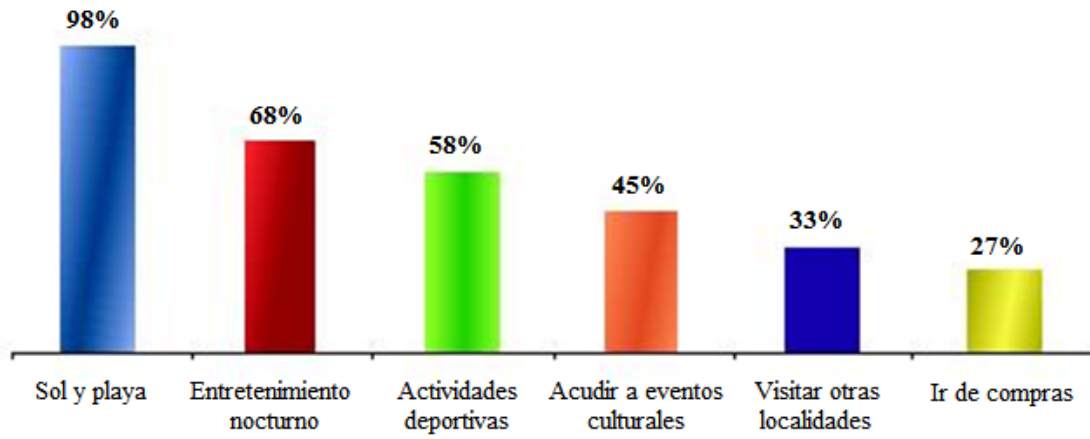


Fig. 8.53 Actividades preferidas por el turista del Mar Menor. Fuente: Elaboración a partir de OTMM (2002).Nota: La respuesta no es excluyente, por lo que el conjunto de actividades supera el 100%.

#### 8.2.4 La Manga actual: un puzzle completo a falta de encajar 3 piezas, Puerto Mayor, Veneciola y El Vivero.

La coyuntura actual de La Manga ofrece desde un punto de vista urbanístico una fuerte dicotomía entre lo que se refiere a aspectos relativos al planeamiento y la situación que genera su gestión.

Desde el punto de vista del planeamiento urbanístico La Manga es un territorio ya maduro, por no decir terminado. Hoy en día, prácticamente el 100% de su territorio tiene carácter en su clasificación de suelo urbano, estando tan sólo pendiente de edificar las parcelas. Los puntos que tienen carácter de urbanizable o que no poseen la calificación de urbano con un planeamiento claramente definido son fundamentalmente tres que por su magnitud e importancia requieren de un análisis en detalle: el Vivero, el conjunto Puerto Mayor y Puerto Menor y Veneciola.

Y es que La Manga se ha convertido a día de hoy desde el punto de vista del planeamiento en un puzzle prácticamente finalizado en el que sólo falta por encajar estas tres piezas. Tres piezas que sin embargo implican problemas no desdeñables, más aun si las observamos desde el otro enfoque de nuestro análisis dicotómico: la gestión urbanística.

Desde el punto de vista de la gestión, la estructura hipertrofiada que ha adquirido La Manga implica numerosas complicaciones desde el ámbito de las infraestructuras, los servicios y muchos otros aspectos que inciden directamente en la calidad del producto turístico. Podemos decir por tanto que el problema de La Manga de hoy representa una dificultad más de gestión que de planeamiento. Las cuitas y debates sobre la calificación del suelo, el deslinde marítimo-terrestre o la aplicación de un diseño urbano carente de racionalidad son ya controversias del pasado superadas por los acontecimientos, en tanto en cuanto La Manga tomó ya hace muchos años una dirección equivocada que hoy ya es imposible corregir con actuaciones orientadas a revertir el proceso.

Analizando pues el proceso a nivel global encontramos como estrategia más racional la necesidad de atenuar los efectos más importantes de aquellas actuaciones que todavía quedan por cristalizar, y que globalmente se refieren fundamentalmente a las tres reseñadas.



Fig. 8.54 El Vivero en 1956. Fuente: Cartomur.



### a) El Plan Parcial El Vivero

Tal y como hemos observado en el apartado 6.4.1 relativo a la afección medioambiental del proceso, los actuales terrenos del Vivero corresponden a una antigua laguna interior (fig. 8.54) destinada al desove de ciertas especies del Mar Menor. Su aterramiento indiscriminado, aprovechando la laxitud legal y medioambiental de la década de los 60, auguró desde entonces numerosos y ambiciosos proyectos para esta zona que por diversas razones no fueron cuajando, postergando *sine die* su desarrollo.

Alcanzada la década de los años 80, los terrenos forman parte de una de las muchas disputas entre promotores y gobierno regional en torno a las aprobaciones de los planes generales de Cartagena y San Javier. El terreno ubicado en el tramo correspondiente al primer kilómetro de La Manga se encuentra en proceso saturación, desde principios de los 80 (fig. 8.55), lo que supone un fuerte enfrentamiento entre el gobierno regional gobernado por el PSOE y el ayuntamiento de Cartagena en manos del partido cantonal. El plan finalmente aprobado en 1989, declara los terrenos como suelo no urbanizable.

Esta reclasificación, ajena a toda la problemática de la ley de costas y teóricamente en sentido inverso al natural (dependiendo de la interpretación que se le quisiera dar a la declaración de centro de interés turístico que suponía el llamado Plan Sur, los suelos podían determinarse como urbanizables o urbanos, pero evidentemente no admitían catalogación de no urbanizables) resultaba entonces un hecho sin precedentes en el urbanismo murciano.

Los promotores que al igual que pasaba con la aplicación de la ley de costas vieron afectados sus intereses, interpusieron un recurso ante el tribunal contencioso administrativo que acabó otorgándoles la razón, entendiendo que se habían menoscabado sus derechos. Esta filosofía jurisprudencial sobre la imposibilidad de reducir derechos edificatorios que en teoría se han patrimonializado con el tiempo, llevó al gobierno a

otorgarle al plan en su revisión de 1989 el carácter de urbanizable pero con una edificabilidad mínima ( $0,2 \text{ m}^2/\text{m}^2\text{s}$ ).



Fig. 8.55 El Vivero en 1981. Fuente: Cartomur.

Esta situación desincentivó la promoción inmobiliaria en este entorno, generando una anomalía urbana como es el enorme vacío con forma circular que se mantiene en este primer kilómetro. El entorno se fue colmatando progresivamente, hasta el punto de generar un acusado contraste entre ambas partes, situadas justo a la entrada de la antigua restinga de arena.

Los promotores aguantaron la situación a la espera de que un cambio político motivase un cambio de estrategia para este sector del plan del antiguo plan sur. Sin embargo, tras la llegada del Partido Popular al poder en 1995 en el gobierno regional no se producen grandes cambios, y es que la coyuntura ya por aquel entonces de completa saturación de la zona sur no ofrece mucho margen de maniobra de cara a nuevas actuaciones que puedan agudizar más la situación de congestión urbana existente.

Tan sólo se recoge, con la idea de reavivar el alicaído sector hotelero de la zona (que como hemos analizado es uno de los principales indicadores del cambio de modelo turístico y urbano), un aumento de la edificabilidad de 0,2 a 0,3 m<sup>2</sup><sub>v</sub>/m<sup>2</sup><sub>s</sub> pero con la condición de que el 50% del aprovechamiento se destine a uso terciario hotelero. Esta situación no despierta el interés de los promotores del suelo, cuyo estrategia sigue siendo rentabilizar los terrenos sobre la base de la venta de segundas residencias, dado además la fuerte estacionalización que se ha instalado en La Manga, y que motiva que dicho hoteles no sean rentables o tengan que cerrar casi 8 meses al año.

Nos encontramos pues a día de hoy ante una coyuntura de difícil solución, y que afecta tanto a la gestión urbanística como al propio planeamiento, y es ver en que medida se pueden actuar sobre estas anomalías urbanas, como es este gran vacío que a día de hoy se enclava en mita de la única entrada de La Manga rodeada de suelo en situación de colmatación (fig 8.56).

En el último capítulo de la presente tesis se analizaran en el marco de las conclusiones las posibles soluciones que pueden presentarse a una problemática de esta naturaleza.



## Dos constructoras anuncian a levantar 3.000 casas en La Manga y Barrio Peral

**Portmán Golf e Inmobiliaria Vano, ligadas a Alfonso García y Mariano Roca, dejan en suspenso los planes de El Vivero y Versalles**

**JOSÉ ALBERTO GONZÁLEZ**  
CARTAGENA. Después de una década de largos trámites administrativos y bloqueo en presarial por la crisis económica, los proyectos de construcción de dos urbanizaciones de unas 1.500 viviendas cada una en La Manga del Mar Menor y Barrio Peral se han quedado oficialmente sin fecha. Las constructoras Portmán Golf e Inmobiliaria Vano, ligadas a los conocidos empresarios cartageneros Alfonso

García y Mariano Roca, han comunicado al Ayuntamiento su decisión de dejar en suspenso sus inversiones en los planes parciales de El Vivero y la Finca Versalles, respectivamente.

En el caso de Portmán Golf, la empresa ha renunciado a su condición de urbanizador de la zona de actuación única del Plan Parcial El Vivero. La Junta de Gobierno Local ya ha dejado sin efecto el programa de actuación aprobado para esa zona, y según ha informado a 'La Verdad' un portavoz municipal ahora el Ayuntamiento tendrá que convocar un concurso público para designar un nuevo urbanizador.

Recientemente, el Plan Parcial El Vivero ha sido objeto de estudio por parte de la Comunidad Autónoma, tras las alegaciones presentadas

por el grupo vecinal Doce Ciudadanos de La Manga respecto al nuevo Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Cartagena. En concreto, se opuso a incluir esa zona como área urbanizable consolidada y permitir la construcción de 40 torres de ocho plantas.

**Junto al Mar Menor**

El foco rechazaba hacer unas 1.500 viviendas y apartamentos turísticos junto al Mar Menor y cerca de las salinas de Marchamalo, en lo que era una zona desecada y rellena en la década de 1960.

Portmán Golf y otros promotores reactivaron el proyecto de construcción y consiguieron en el año 2004 su aprobación definitiva a través de un plan parcial. Cinco años antes, la Comunidad Autónoma

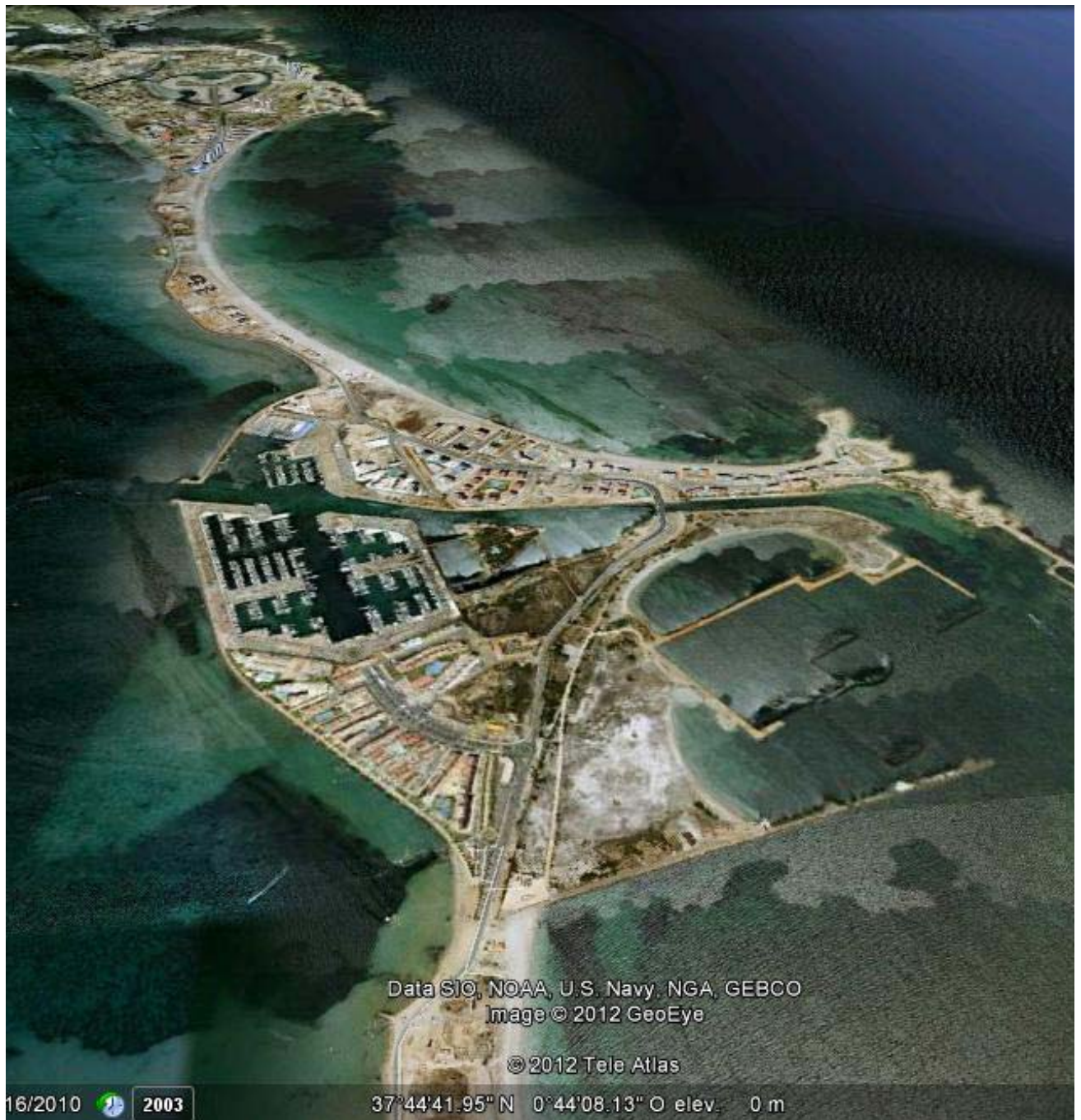


Área del Vivero, en La Manga, en una imagen de archivo. CANAL 10

Fig. 8.56 a) El Vivero en la actualidad y b) noticias atestiguando el desistimiento por parte de promotores en urbanizar el plan parcial del Vivero. Fuente: Cartomur y Diario La Verdad (13/06/12).

*b) Puerto Mayor y el entorno del puerto Tomás Maestre*

El caso de Puerto Mayor es una de las principales controversias urbanísticas de La Manga que desde hace más de 20 años ha hecho correr ríos de tinta trascendiendo del terreno técnico a campos como el de la política, la justicia y en general al debate social en la Región de murciana.



*Fig. 8.57 Puerto Mayor y el entorno del puerto Tomás Maestre. Fuente: Google Earth.*

El megapuerto deportivo fue desde el principio del plan de Bonet una de las infraestructuras estrella del proyecto de La Manga. Pese a existir cinco puertos deportivos más, el puerto que más tarde se bautizaría como Puerto Tomás Maestre era una actuación que por su envergadura y ambición aspiraba a ser el mayor puerto deportivo del Mediterráneo. Actualmente, es uno de los mayores puertos deportivos de España, sin embargo su andadura desde los inicios con Bonet ha resultado más que tormentosa.

Tal y como se ha documentado en el apartado 6.1.2, el proyecto del puerto ha ido sufriendo un atribulado proceso de cambios que ha acabado en los tribunales. El proyecto inicial que contaba con miles de amarres y hasta con un aeropuerto con pista de aterrizaje sobre un dique, ha ido sufriendo innumerables modificaciones hasta acabar en la situación actual de paralización judicial de unas obras que pretendían construir la mitad que queda por ejecutar. Esta mitad, bautizada como Puerto Mayor, es la parte del puerto que se realizaba en el lado del mar mediterráneo y cuya concesión ha sido fruto de polémica debido a la interpretación de si ésta está o no caducada. Actualmente, pesa sobre ella un recurso del Ministerio de Medio Ambiente en el tribunal superior de justicia que paraliza las obras alegando que se trata de una Zona de Especial Protección para Aves, que viene ya provocando desde 2005 un *impass* jurídico interminable.

Al margen de estas consideraciones hay que señalar que existen matices, pese a la desmesura en la proporción del puerto (que inicialmente tampoco contaba con esa configuración, sino que el diseño de Bonet, fue modificado y ampliado en el contexto de hipertrofia urbana que se dio en los 70). El diseño de Bonet (que poseía fuertes carencias técnicas) no suponía la enorme cantidad de tierras ganadas al mar que posteriormente bajo la dirección del ingeniero Fernando Caviti-Argüelles se realizaron (fig.8.58).

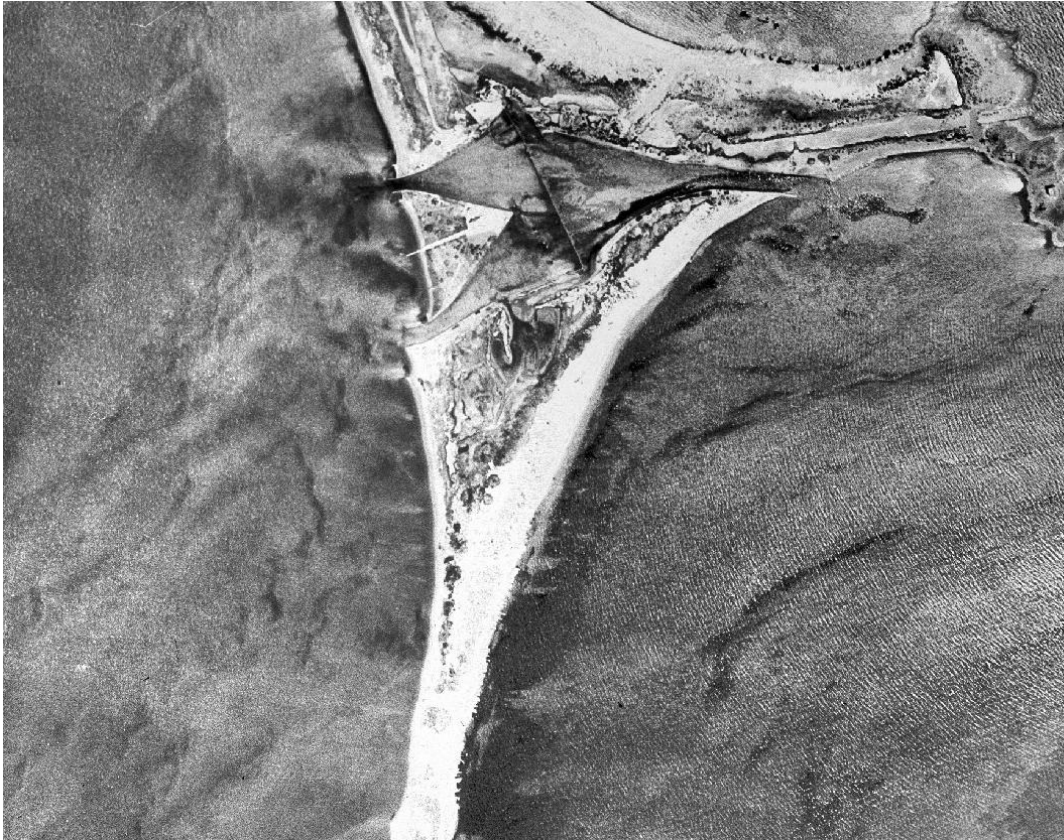


Fig. 8.58 Evolución de Puerto Mayor y el entorno del puerto Tomás Maestre de 1956 A 1981.  
Fuente: Cartomur.

Esta impresionante y desproporcionada ampliación de la superficie urbanizable sobre una franja del cordón dunar que apenas superaba el ancho de 80 metros ha motivado actualmente un problema de gestión urbanística a dos niveles, infraestructuras y edificación, que no resulta fácil de resolver.

Desde el lado de las infraestructuras, tal y como se ha estudiado en el apartado 7.2.1 el problema medioambiental derivado de la afección del puerto sobre la dinámica litoral y el flujo sedimentario que afecta a la línea de playa resulta un argumento de peso. Desde muchos sectores se plantea como demostración del riesgo que implicaría la ampliación de esta infraestructura, más aun con la intención de generar dársenas de grandes calados para poder albergar buques como transatlánticos.

En la posición opuesta encontramos aquellos que defienden la necesidad de terminar esta infraestructura (que a día de hoy se encuentra en fase de realización de las motas de los diques, con unas tablestacas que desde hace años permanecen ancladas en sus arenas). Estos, al margen del esperado argumento de la necesidad del puerto como elemento dinamizador del turismo en La Manga (con el evidente interés de construir más viviendas aun en un entorno ya sobrecargado), aluden a una supuesta necesidad ambiental que sin embargo no es descabellada.

Y es que al margen del evidente perjuicio medioambiental que genera el deterioro sostenido de las obras paralizadas desde hace años (fig. 8.59), existe un problema medioambiental derivado del continuado dragado del canal del Estacio denominado como fenómeno de “*mediterraneización del Mar Menor*”. Y es que el ecosistema del Mar Menor, único en Europa, presenta desde hace años fenómenos indicadores como progresiva pérdida de salinidad, temperatura de sus aguas o mutación de sus especies debido supuestamente a la desaparición del equilibrio ecológico que generó la ampliación del canal del Estacio, fuertemente dragado para permitir el paso de embarcaciones de grandes



Fig. 8.59 Dragado de Puerto Mayor.  
Fuente: Diario La Verdad (2005).



calados desde el Mar Mediterráneo al Menor a través de este angosto cauce natural.

Gran parte de este dragado viene motivado por la necesidad de atraque de los barcos que hoy en día sólo se puede producir en el Mar Menor. Teóricamente, según el informe presentado por el perito judicial del Tribunal Superior de Justicia de Murcia, el ingeniero de caminos especialista en ingeniería costera José Luis Monsó de Prat, actualmente resulta necesario finalizar en cualquier caso el tramo interior de las obras para evitar el daño medioambiental que supondría el deterioro de estas. En caso de no ejecutarse el puerto, resultaría necesario mantener el dragado del canal del Estacio de manera indefinida (fig. 8.60) debido al efecto sumidero que éste supone en la dinámica litoral mediterránea.

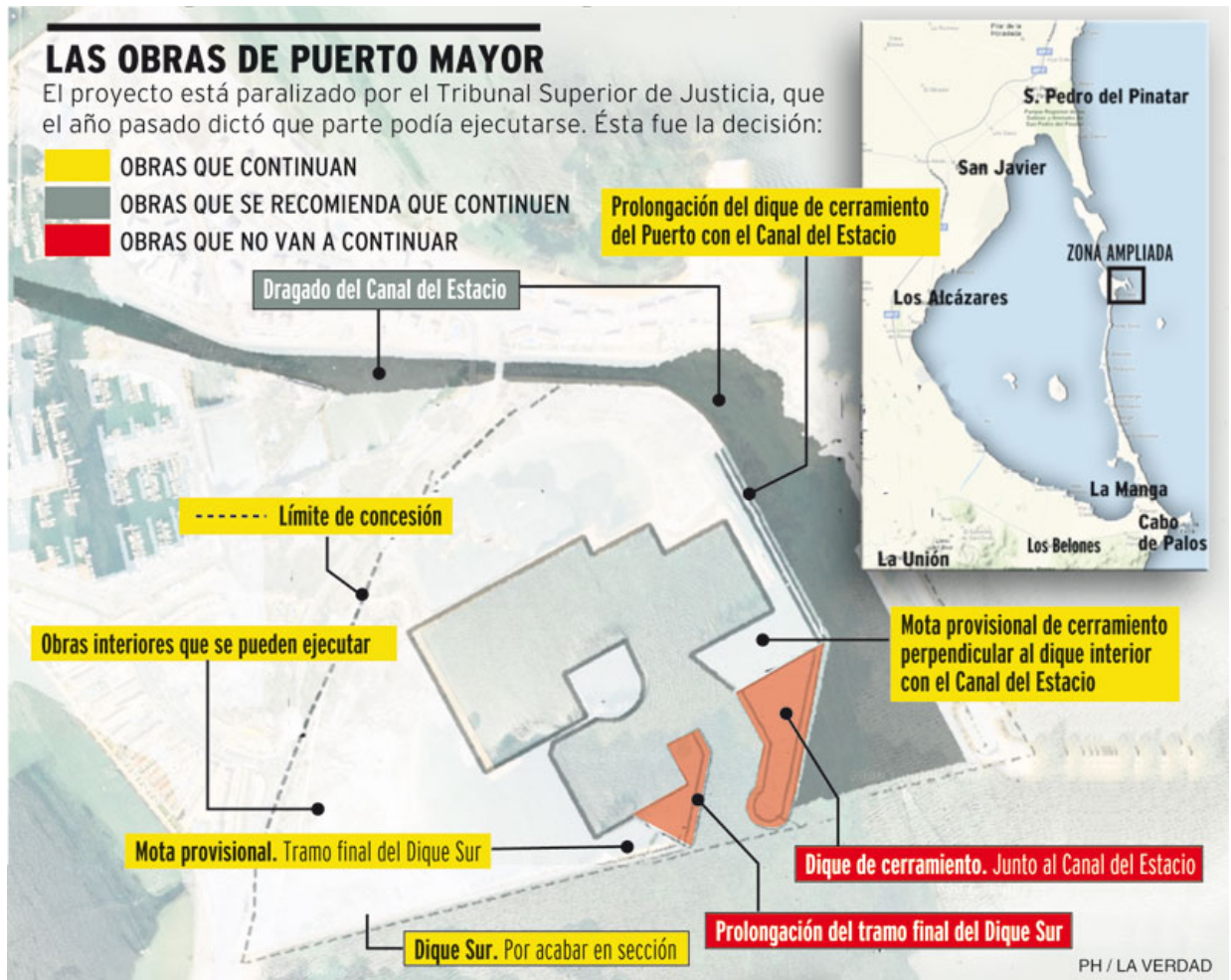


Fig. 8.60 Puerto Mayor y el entorno del puerto Tomás Maestre con las determinaciones dictadas por el Tsjrm. Fuente: Diario La Verdad.

En el campo de la edificación, la controversia no es menor que en el campo de las infraestructuras. La superficie formada por las tierras ganadas al mar estaba dotada de una importante cantidad de suelo urbanizable y urbano consolidado que durante el último ciclo inmobiliario creciente de entre 1995 y 2007 fue edificado, consumando un incremento muy concentrado de la población (fig. 8.61 y 8.62).



*Fig. 8.61 Edificaciones surgidas en el entorno del puerto Tomás Maestre entre 1995 y 2007. Fuente: Google maps.*



Fig. 8.62 Puerto Mayor y el entorno del puerto Tomás Maestre en la actualidad. Fuente: Cartomur.

Esta última remesa en el proceso edificatorio de La Manga agudiza la saturada situación existente de masificación en un entorno teóricamente previsto para anchos de poco más de 80 metros del antiguo cordón dunar. Sin embargo, no ha resultado determinante en el corto plazo entre otros factores debido a la crisis financiera que desde el 2007 hizo estallar la burbuja inmobiliaria española que afectó especialmente al parque inmobiliario de segunda residencia existente en la costa, no siendo todavía ocupadas pues gran parte de las viviendas construidas entonces.

La crisis inmobiliaria de 2007, a diferencia de la analizada de 1993, afectó a La Manga (y al resto del tejido inmobiliario de la costa española) de manera mucho más profunda al incluir una profunda crisis financiera. En el caso de 1993, la crisis acabó con el tejido empresarial inmobiliario que en el caso de La Manga estaba compuesto por muchas pequeñas empresas surgidas de la

quiebra encubierta de Tomás Maestre, cuyos pisos acabaron en manos de los bancos.

Estos activos fueron lentamente evacuados del balance de los bancos que pudieron mantenerlos y colocarlos poco a poco en el mercado inmobiliario dado que su solvencia no se había visto dañada, y por el hecho de que el crédito normalmente no superaba nunca el 80% del valor del activo.

En el caso de la crisis de 2007, el carácter mucho más complejo de la crisis, y la fuerte componente financiera de la misma ha hecho imposible a los bancos poner en el mercado los pisos que de esta zona han vuelto a recaer en sus balances. La fuerte devaluación del activo inmobiliario está de manera global causada por el stock de viviendas no vendidas que acumula el país en su conjunto (España acumula según *Caixa Catalunya* un stock de más de 800.000 viviendas de nueva construcción sin vender, de las que un 85% se concentra en la costa)<sup>22</sup>.

Sin embargo, a este hecho hay que añadir el sobreendeudamiento que supuso para los bancos incluir en sus balances estos, que a diferencia de 1993 no estaban financiados con valores inferiores al 80% de su valor de tasación, sino que recogían préstamos hipotecarios sobre valores incluso superiores al 110%, en base a unas expectativas de revalorización. Esto ha supuesto un grave deterioro del balance de los bancos, cuya solvencia y capacidad para devolver los créditos para financiar estas actividades inmobiliarias se ha visto cuestionada desde los mercados de deuda internacionales agravando más aún su coyuntura de crisis.

Esta coyuntura, que impide una salida en el mercado a corto plazo del importante parque de viviendas construido en La Manga en el entorno del puerto<sup>23</sup>, ha permitido a día de hoy no sufrir las consecuencias de ocupar la sobreedificación que supuso la ejecución del suelo urbano de esta zona de La Manga. La alarmante situación de saturación que se vive por tanto en este entorno del puerto, ha restado finalmente viabilidad a la propuesta de incluir en Puerto Mayor una zona

22. Diario El Mundo, 15 de Junio de 2011.

23. Conjunto de pisos vacíos en manos de los bancos en el entorno del puerto.



con 2.000 viviendas más ocupando las zonas ganadas al mar, planteamiento que definitivamente ha recibido la negativa de todas las autoridades afectadas (fig. 8.63).

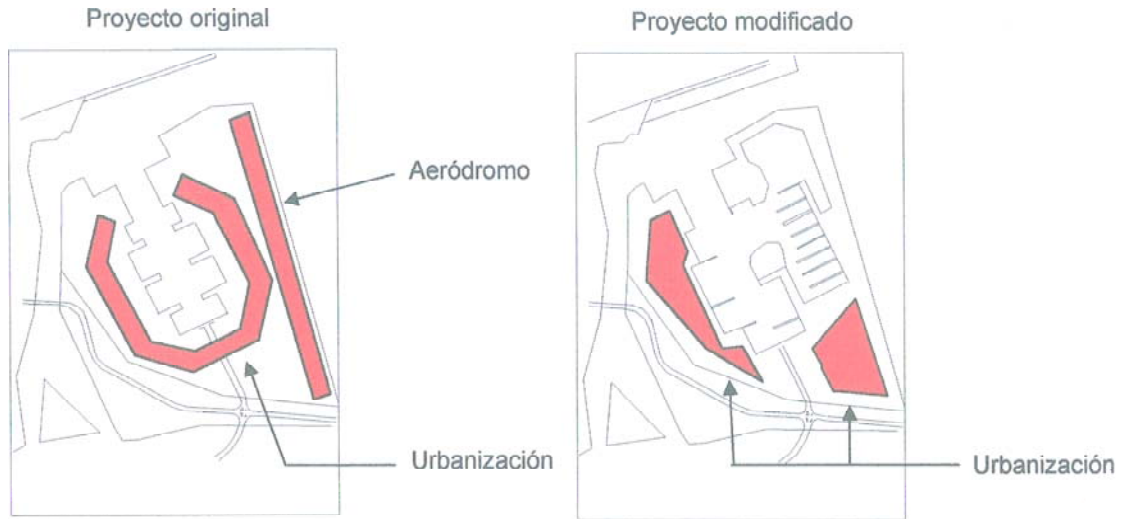


Fig. 8.63 Evolución del proyecto de Puerto Mayor. Fuente: Archivo Tomás Maestre Aznar.

## c) Veneciola y el acceso norte

Veneciola era el gran colofón que preveía el proyecto de La Manga. Emulando en miniatura la estructura de canales interiores de la ciudad italiana, el plan de Maestre ambicionaba crear desde los años 60 este megalómano proyecto (analizado en el punto 6.1.2)<sup>24</sup>.

La propuesta inicialmente se planteó sobre los terrenos del Vivero, lo que suscitó la continuada controversia sobre su desafectación como zona de dominio público marítimo-terrestre (aspecto analizado en el apartado 5.2.1)<sup>25</sup>. Esta controversia postergó su ejecución, hasta el punto de invalidarla durante el periodo de actuación de la ley de centros de 1962. Se reubicó de esta manera en el último kilómetro de la lengua de arena, situando esta colosal actuación sobre la originaria encañizada del Charco (fig. 8.64).

24. Proyecto de Veneciola

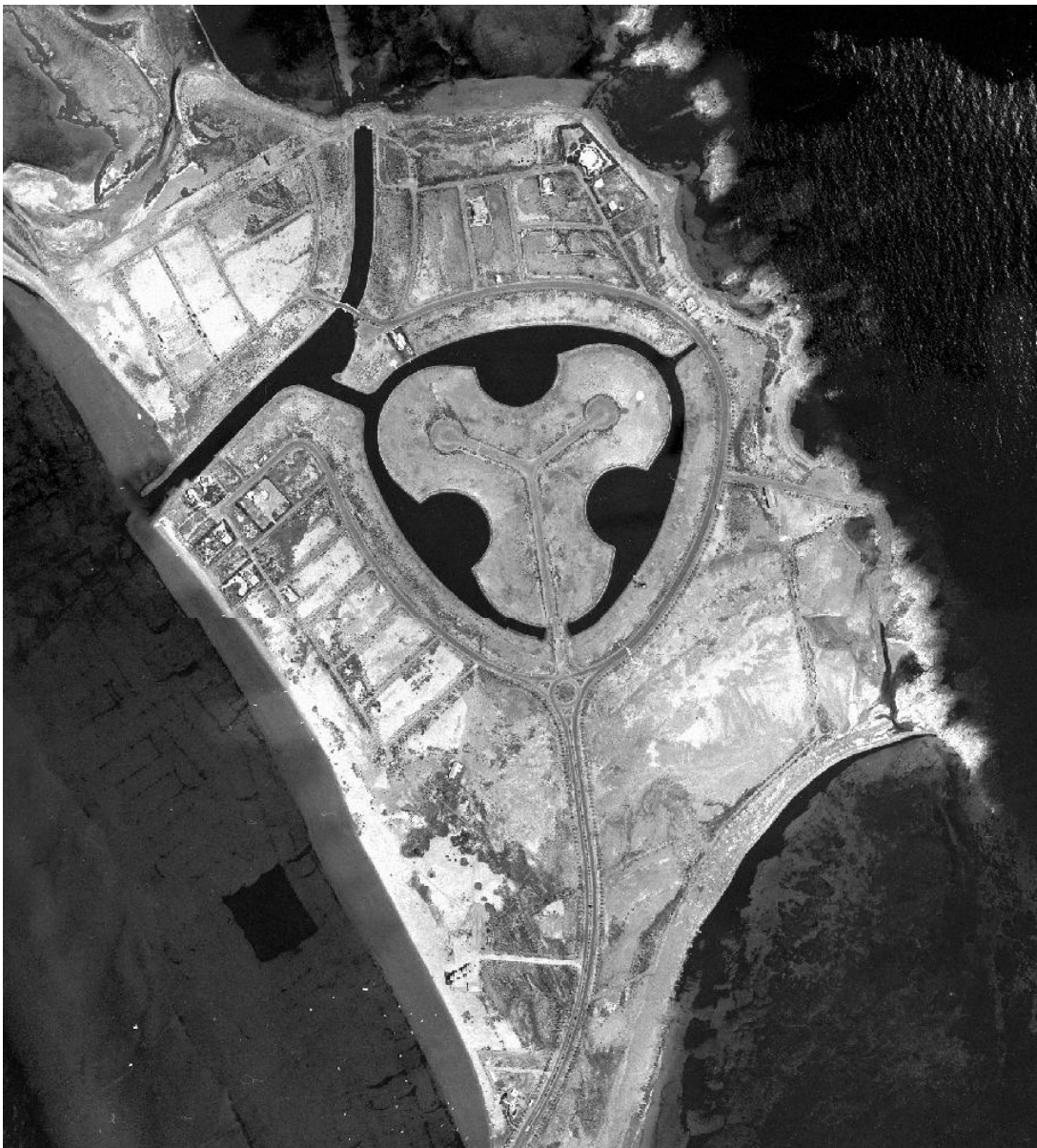


25. Ubicación inicial de Veneciola



Esta demora le supuso quedarse fuera de la declaración de centro turístico de la zona norte, cuya actuación se limitó en este tramo hasta el puerto y su separación en el canal del Estacio. El Plan Parcial y Especial de Veneciola diseñado finalmente quedó por tanto fuera de la financiación pública de la ley de Centros de Interés Turístico Nacional que hubiese ayudado a sufragar sus costosas obras.

La obra civil con el dragado y los enormes movimientos de tierras necesarios se llevaron a cabo a finales de los años 70 (fig 8.65).



*Fig. 8.64 y 8.65 Situación de Veneciola como encañizada del Charco (1956) y durante sus obras en los años 70. Fuente: Cartomur.*

A falta de financiación pública, el vehículo de financiación buscado para sufragar dicha inversión en obra civil fue la importante edificabilidad que se le otorgó al sector, que se catalogó para casi todo el conjunto de los polígonos existentes como de uso colectivo con un aprovechamiento medio de casi  $1,5 \text{ m}^3/\text{m}^2$  (tal y como muestra la figura 8.66, estando disponible el resto de la documentación en el anejo nº2).

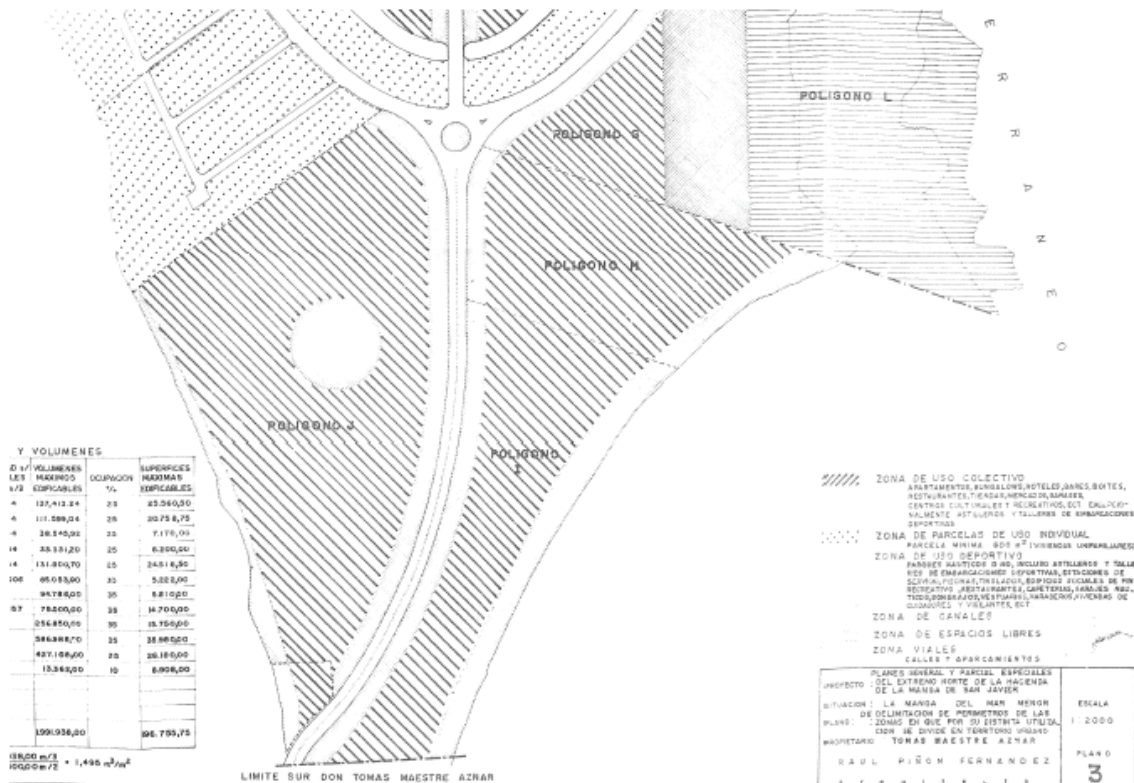


Fig. 8.66 Proyecto de Veneciola redactado en los 70. Fuente: Archivo histórico Consejería OO.PP.

La coyuntura actual resulta a día de hoy bastante problemática en este sentido. Nos encontramos ante un entorno situado sobre el kilómetro nº20 de La Manga que legalmente dispone de un derecho patrimonializable por parte de los propietarios de un suelo catalogado como suelo urbano. Su clasificación y aprovechamiento, surgido de los planes urbanísticos de los años 70, (no de los de Bonet) otorgan a los propietarios una edificabilidad que en caso de realizarse podría suponer en el conjunto de La Manga una población añadida de más de 30.000 habitantes a los añadir a los ya existentes.





Fig. 8.67 Situación de Veneciola actual. Fuente: Cartomur.

Esta cuestión de planeamiento resultó ya refrendada en la revisión de las polémicas normas subsidiarias de San Javier, aprobadas a principios de los 90, con lo que dicho aprovechamiento ya no resulta un parámetro que pueda cuestionarse desde el punto de vista jurídico a la luz de la jurisprudencia existente en esta materia.

La coyuntura actual de crisis ha paralizado numerosos proyectos que en época de bonanza se presentaron como estrategia para completar el

proceso de urbanización de La Manga edificando la zona de Veneciola.

Estos proyectos (fig. 8.68) conllevaban todos ellos el situar una población suplementaria de 30.000 habitantes con arreglo al aprovechamiento que establece el plan de 1,5  $m^3_t/m^2_s$  (actualmente la ley del suelo de la Región de Murcia aprobada en 2001, y revisada en 2005 y 2008, no permite otorgar en los planes generales aprovechamientos mayores del 1  $m^3_t/m^2_s$  a los sectores en el suelo urbanizable).

Su alto coste y los numerosos grados de incertidumbre de este proyecto (dado que al margen de la edificación existen distintas variables pendientes en la obra civil, como sería un nuevo dragado de los canales), han detraído momentáneamente la inversión de este antiguo proyecto que permanece a día de hoy a la espera de un grupo empresarial que sea capaz de capitanear semejante empresa.



*Fig. 8.68 Proyecto presentado para Veneciola por un pool de sociedades inmobiliarias en 2005.  
Fuente: Chamizo arquitectos.*

Sin embargo, resulta evidente, que una vez finalice la actual situación de paralización inmobiliaria consecuencia de la crisis económica, la previsible edificación de estos terrenos conllevaría una situación de congestión suplementaria al conjunto de la restinga manguña. A esto habría que añadir el posible fenómeno de colapso local de un entorno correspondiente a los últimos cinco kilómetros de La Manga configurados en una estructura en “fondo de saco” a la que se une el débil vínculo de unión que se establece con los quince kilómetros iniciales. Este vínculo se materializa con un puente levadizo que se cierra y abre para permitir el paso de embarcaciones por el canal del Estacio, lo que supone a todas luces un riesgo desde el punto de vista de gestión en caso de emergencia (fig. 8.69).



*Fig. 8.69 Situación de colapso actual causado por la masificación conjugada con una infraestructura débil como el puente levadizo del canal del Estacio. Fuente: propia.*

Esta situación da pie a una controversia sobre la política de hechos consumados. No se trata pues de un problema de planeamiento, en tanto en cuanto nos encontramos en una coyuntura en la cual ya no es posible actuar sobre el planeamiento, pese a tratarse de una zona no edificada, sino de un problema de gestión.

Esta situación de una futurible población incomunicada a través de una infraestructura controvertida, ha dado pie a otro debate que resucita periódicamente sobre la necesidad de acabar con esa estructura en fondo de saco de La Manga construyendo un acceso norte. La

problemática que se remonta desde los años ochenta con más acritud, es la de una infraestructura que (al igual que muchas otras de las actuaciones que no llegaron nunca a ejecutarse) no hubiese planteado problemas de ejecución durante la década de los sesenta. Sin embargo, actualmente plantea muchas polémicas jurídicas y sociales al situarse sobre un espacio protegido como es el parque regional del Las Salinas de San Pedro del Pinatar (fig. 8.70).

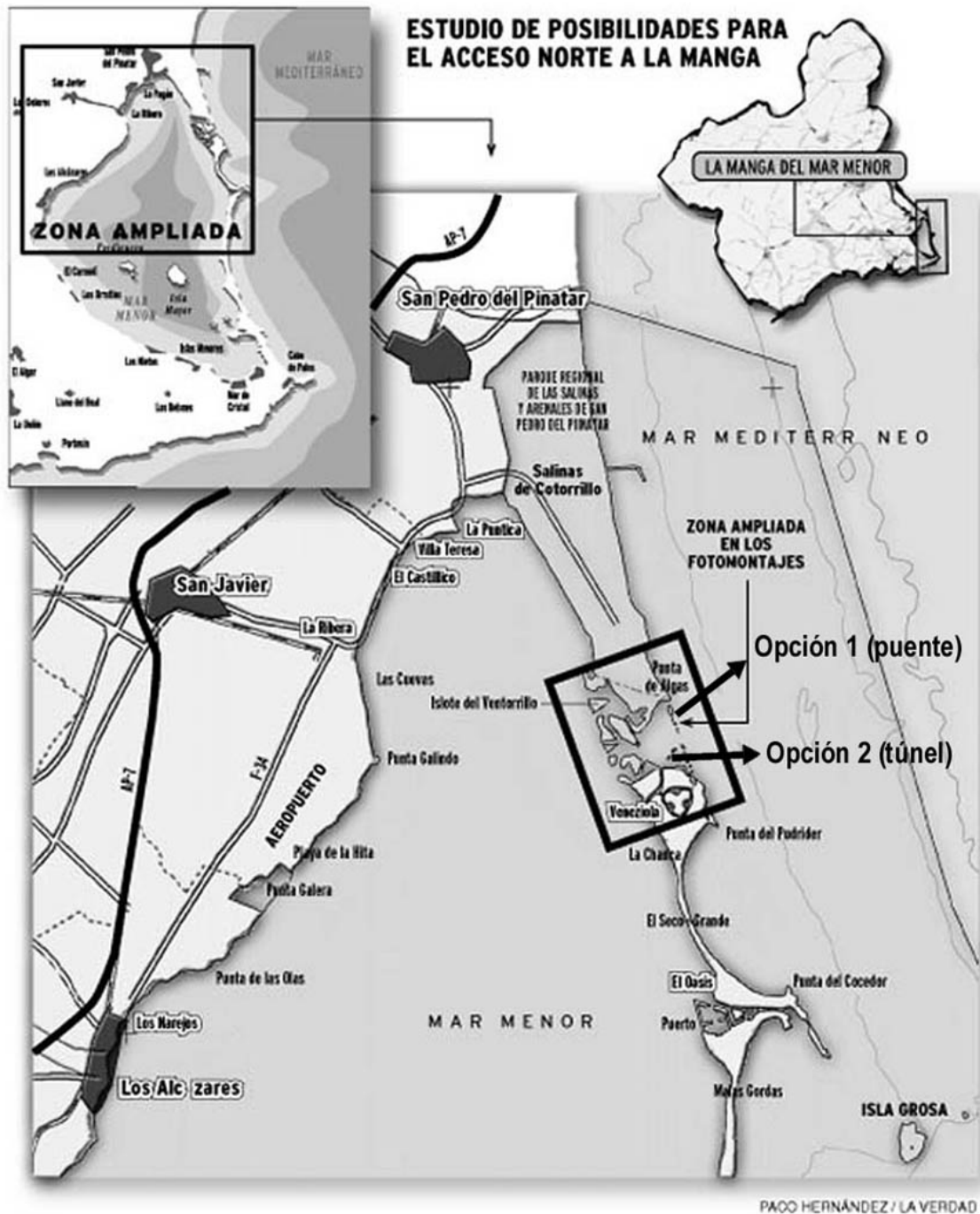


Fig. 8.70 Acceso Norte por las Salinas de San Pedro del Pinatar. Fuente: Diario La Verdad.

Esta posibilidad desde los años ochenta ha hecho correr ríos de tinta en prensa debido a los debates sociales, la actuación de grupos políticos, las presiones de asociaciones empresariales, grupos ecologistas, etc. planteándose incluso distintas alternativas constructivas como podían ser un gran puente de varios kilómetros o incluso un túnel subterráneo (fig. 8.71).



Fig. 8.71 Recreación de las alternativas de puente y túnel para el acceso norte. Fuente: Diario La Verdad.

En la actualidad, la coyuntura de crisis económica, conjugada con la estrategia de poner en valor el litoral fomentando a toda costa el turismo (justo una política cíclica que en coyuntura de crisis se repite tal y como sucedió en el franquismo de los años 60) facilita el planteamiento de nuevos proyectos de construcción como fuente de trabajo, que no hubiesen recibido el respaldo social hace unos años.

En este caso, se aprecian recientemente signos inequívocos de reactivación de esta antigua aspiración empresarial que dan a entender la posible cristalización de esta infraestructura, con las incertidumbres y consecuencias técnicas y urbanas que ella evidentemente conllevaría (fig. 8.72).

EL REMATE Real Murcia: Una defensa lesamada asegura la derrota **Andrés Pastor** 35

MASACRE DE UTOYA 30 Breivik se declara «no culpable» en la primera sesión del juicio

CONFLICTO 31 Y 32 **Kirchner expropia la filial argentina de Repsol**

**La Opinión** DE MURCIA www.laopiniondemurcia.es

MARTES, 17 DE ABRIL, 2012 | AÑO XXIV | NÚMERO 8.598 | DIRECTORA PALOMA REVERTE DE LUIS 1,10 € Esta edición utiliza papel reciclado al 80,0%

# El gobierno se replantea unir La Manga con un túnel

► Valcárcel daría el visto bueno a la apertura del acceso norte si no hubiera trabas medioambientales y no le cuesta dinero a la administración regional 13

LA FELIZ GOBERNACIÓN

Ahora sí

Ángel Montiel

Bares, pubs y discotecas piden una ampliación del horario de cierre

► LOS ESTABLECIMIENTOS DE LA PLAZA DE LAS FLORES DE MURCIA SE QUEJAN DEL TRATO DEL AYUNTAMIENTO

LA DOBLE Y 6

# LA VERDAD

FUNDADO EN 1903. [www.laverdad.es](http://www.laverdad.es)

MURCIA  
Viernes 25.05.12  
Nº 34.557 • 1,20€

LOS POLIS DE 'MEN IN BLACK' SIGUEN MATANDO ALIENÍGENAS P8

MURCIA TRES CULTURAS SACA LA MÚSICA A LAS CALLES P42

EL GOLDEN GATE DE SAN FRANCISCO CUMPLE 75 AÑOS P60

HOY LIBRO + CD BLANCANIEVES 1,99€  
ROSARIO VIRGEN DE LA SALUD Gratis  
(Promoción exclusiva para el municipio de Alcantarilla)

## Los técnicos del Gobierno regional estudian ya cómo unir La Manga y San Javier

Un túnel enlazaría Venezia con el entorno de la autovía del Mar Menor, evitando las salinas

La Comunidad busca respaldo privado para el proyecto, que se financiaría con peaje **M. BUITRAGO** P2

ENTREVISTA

**Del Toro: «El plan de ajuste se tenía que haber hecho mucho antes»**

J. MOLLEJO P4

REGIÓN

**La sexualidad se cae de la 'nueva' Educación para la Ciudadanía**

P9

SANIDAD

**La Consejería aún no sabe cómo aplicará el copago a las recetas**

J. P. PARRA P11

FÚTBOL

**LAS PEÑAS SE MOVILIZAN POR EL MAL AÑO DEL REAL MURCIA** P50

Fig. 8.72 Portadas de los periódicos anunciando la posibilidad de la construcción del acceso norte a La Manga. Fuente: Diario La Verdad y Diario La Opinión.

### **8.3 La problemática paisajística en los territorios de costa: el ciclo de vida del suelo como producto turístico-comercial.**

A partir de todos los datos, análisis y diagnósticos acumulados en los capítulos anteriores se va a proceder a realizar un esbozo global pero definitivo que presente un grado de robustez y certidumbre en sus determinaciones (en el contexto de nuestros días) de manera que éstas vengan respaldadas por argumentos basados en la mayor objetividad posible.

De cara a analizar los resultados definitivos del proceso urbanizador de La Manga a tiempo actual se va a realizar un enfoque desde un punto de vista más econométrico que urbanístico. Para ello, se recurrirá a la evolución de una filosofía de investigación muy innovadora desarrollada por el profesor de urbanismo de la universidad de Harvard Carl Steinitz. Ésta, como veremos, se fundamenta sobre la base de analizar desde un punto de vista multidisciplinar el valor paisajístico de un entorno a través del análisis del ciclo de vida de un suelo de cara a comprobar un planteamiento de sostenibilidad en el largo plazo.

Para nuestra problemática concreta de estudio, introduciremos el parámetro de la evaluación del proceso urbanizador de La Manga como producto turístico, cuyo ciclo de vida será analizado a través de distintos parámetros de campos muy distintos como el comercial, el económico, el social y por supuesto el urbanístico y paisajístico.

Sin embargo, antes de realizar este análisis, explicamos previamente en que se fundamenta la teoría del ciclo de vida de un producto, dado que se trata de una metodología habitualmente sólo utilizada en el campo de investigación empresarial de los productos comerciales.

### 8.3.1 Características del ciclo de vida del producto comercial estándar

Todos los mercados, incluso los más estables, evolucionan significativamente a lo largo del tiempo, pasando por una serie de etapas que se han hecho corresponder con las de los seres vivos y que hacen posible hablar de “ciclo de vida” ya sea del mercado, del tipo o clase de producto, de una forma de producto o de la marca. En las líneas que siguen se tratará en primer lugar del ciclo de vida del producto y las fuerzas o factores que actúan sobre el mismo.

Este concepto parte del desarrollo, en las primeras décadas del siglo XX, de la llamada por los biólogos, *Teoría Sintética (neodarwinista)* que, 50 años después, sintetiza magistralmente el filósofo de la biología Elliott Sober en “*los genes mutan, los organismos compiten (y son seleccionados), las especies (poblaciones) evolucionan*”. En otras palabras, la teoría sintética privilegia un proceso (la selección natural) operando en un nivel (el poblacional), en el que se dirime el destino de un tipo de individuos (los organismos).

En este caso, los organismos son los productos, cuya evolución vital se puede medir a través de la curva de ventas. La existencia de unas necesidades básicas en los consumidores que deben ser satisfechas, pero que lo son mediante productos que van evolucionando en el tiempo, sustituyéndose unos a otros de forma sucesiva, es la explicación del ciclo de vida del producto. Ahora bien, esta afirmación no debe entenderse con carácter mecanicista ya que, como señala Sober, los organismos compiten, actuando esa competencia sobre la estructura del mercado y sobre el propio ciclo de vida, acelerándolo, acortándolo, finalizándolo o prolongándolo, según los casos.

La utilización de este enfoque biológico supone aceptar que:

- a) Los productos tienen vida limitada (aunque pueda ser muy larga)
- b) Sus ventas pasan por distintas fases con oportunidades y retos diferentes



- c) Los beneficios aumentan y disminuyen según las fases y lo hacen de forma diferente según se consideran los beneficios totales o los beneficios por unidad (Booz, Allen y Hamilton Inc. 1982), debido en parte a la presión de la competencia sobre los precios.
- d) Las condiciones del mercado varían por los que los productos exigen estrategias de marketing, financieras, de producción, aprovisionamiento y personal diferentes.

La forma más clásica del ciclo de vida del producto es la que se recoge en la figura 8.73, en la que se puede apreciar como en el momento inicial el producto incrementa sus ventas a unas tasas reducidas, para posteriormente aumentar su ritmo de crecimiento al ser el producto conocido por los consumidores, hasta que ese crecimiento disminuye debido a la saturación de los mercados, iniciándose, por último, una caída en las ventas, como consecuencia de la aparición de un nuevo producto que cubre de manera más satisfactoria las necesidades de los consumidores.

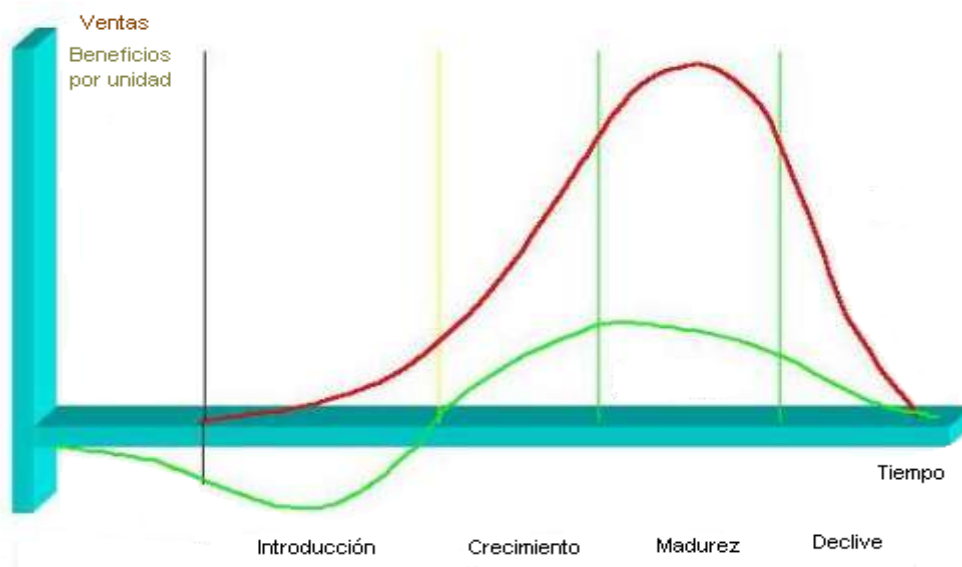


Fig 8.73 El Ciclo de vida del Producto. Fuente: ESADE, Business School, Barcelona.

Se pueden distinguir cuatro fases: introducción, crecimiento, madurez-saturación y declive, si bien algunos autores prefieren separar como dos fases independientes las de madurez y saturación.

En el anejo 6 se ha profundizado detallando las hipótesis utilizadas en el estudio del ciclo de vida del proceso urbano como producto turístico.

### 8.3.2 El modelo urbanístico entendido como producto turístico-comercial y los efectos distorsionadores de su comportamiento.

Siguiendo la metodología del profesor Steinitz de la universidad de Havard se va a proceder como corolario de la presente tesis a establecer una metodología de análisis que pueda sistematizar más allá del mero análisis urbanístico la implementación del comportamiento a futuro de procesos urbanos en la costa incluyendo parámetros económicos, sociales o políticos.

Esta sistemática se aplicará modelizando el comportamiento del modelo urbano de los procesos como un producto turístico el cual se analiza desde el punto de vista del ciclo de vida de un producto comercial.

#### a) Modelo de Steinitz

Steinitz plantea desde los años 60 la posibilidad de poder modelizar el comportamiento de los territorios en base a distintos parámetros pluridisciplinarios que fuesen capaces de diagnosticar problemáticas territoriales y alertar de riesgos de cara a anticipar patologías futuras. El planteamiento (que en los artículos de sus inicios resultaba algo rudimentario, fig. 8.74) se ha ido sofisticando implementando cada vez más parámetros, en especial a partir de los años 90 con la utilización de tecnología de análisis cartográfico multicapa GIS.

Esta modelización, muy orientada a las problemáticas concretas del territorio americano, especialmente a lo que se refiere a territorio de interior o espacios naturales,

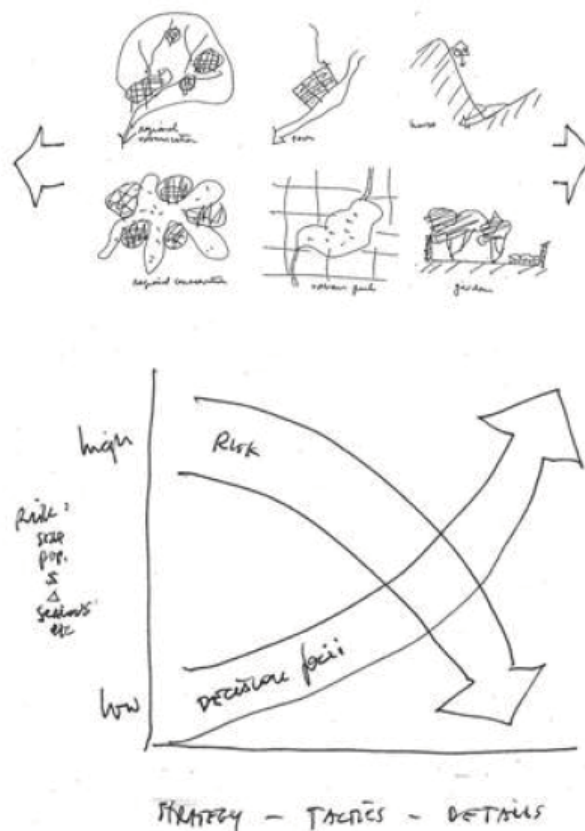


Fig. 8.74 Esquemas de Steinitz de los años 60. Fuente: Steinitz, 1968.

ha ido alcanzado un mayor campo de actuación gracias a la inclusión de parámetros que han hecho más complejo el modelo (fig. 8.75). Sin embargo, éste no termina de resultar plenamente adaptable de por sí a las necesidades de la problemática particular del territorio costero en la fachada mediterránea española.

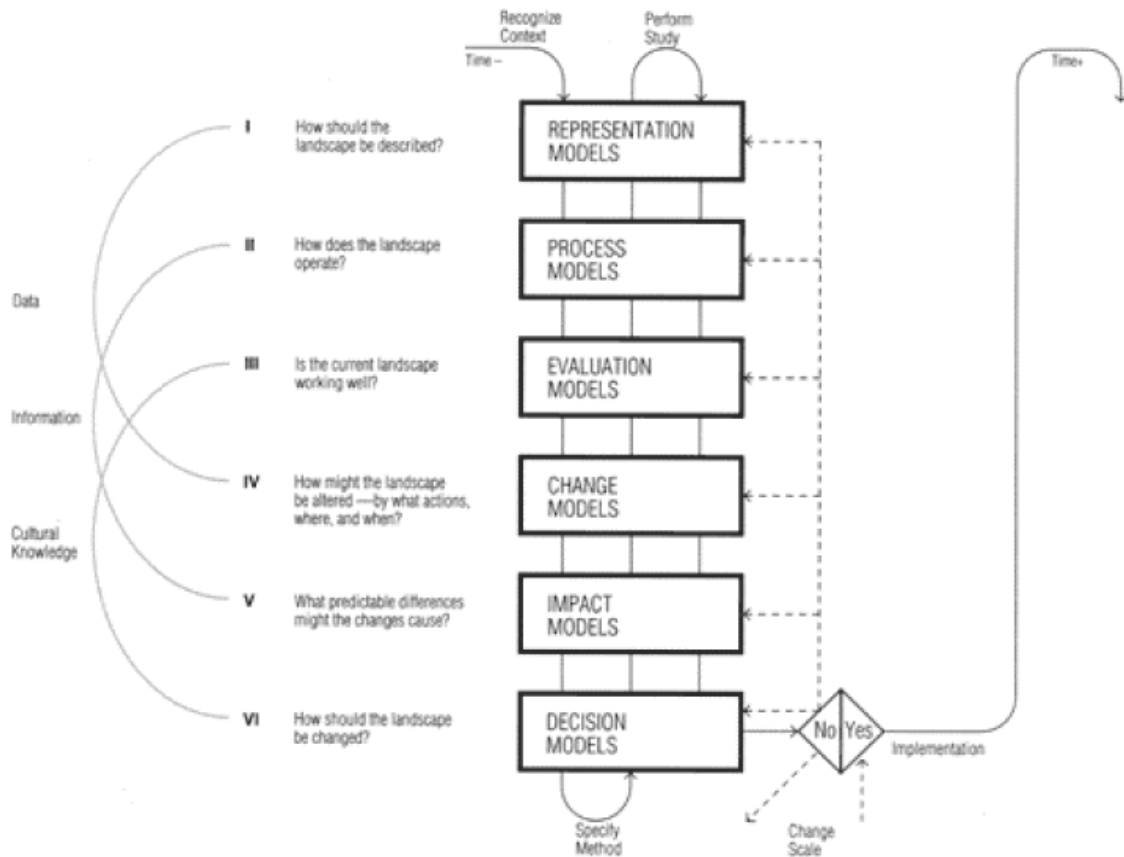


Fig. 8.75 Metodología básica de trabajo del modelo de Steinitz. Fuente: Steinitz, 2000.

Sí que resultan muy interesantes otros aspectos que son directamente extrapolables como es la necesidad de implementar parámetros de comportamiento social y económico, de cara a evaluar el valor del territorio como producto finito. Este parámetro está muy estudiado en este sentido por el profesor del MIT, que además ha conseguido trasladar el alcance de sus investigaciones a la gran escala, pudiendo ser por tanto plenamente aplicable a marcos geográficos como La Manga o el Mar Menor.

Otro punto fuerte que otorga una importante consistencia investigadora a los resultados extraídos de los modelos de Steinitz es su vigencia en el tiempo. El análisis establecido según estos modelos es un método con una importante carga de estudio retrospectivo, de cara a poder evaluar el comportamiento de manera sostenida en el tiempo y permitir así generar modelos tendenciales que permitan diagnosticar patologías urbanas futuras, riesgos naturales, incidencias de los cambios de ciclo económico, etc. (fig. 8.76)

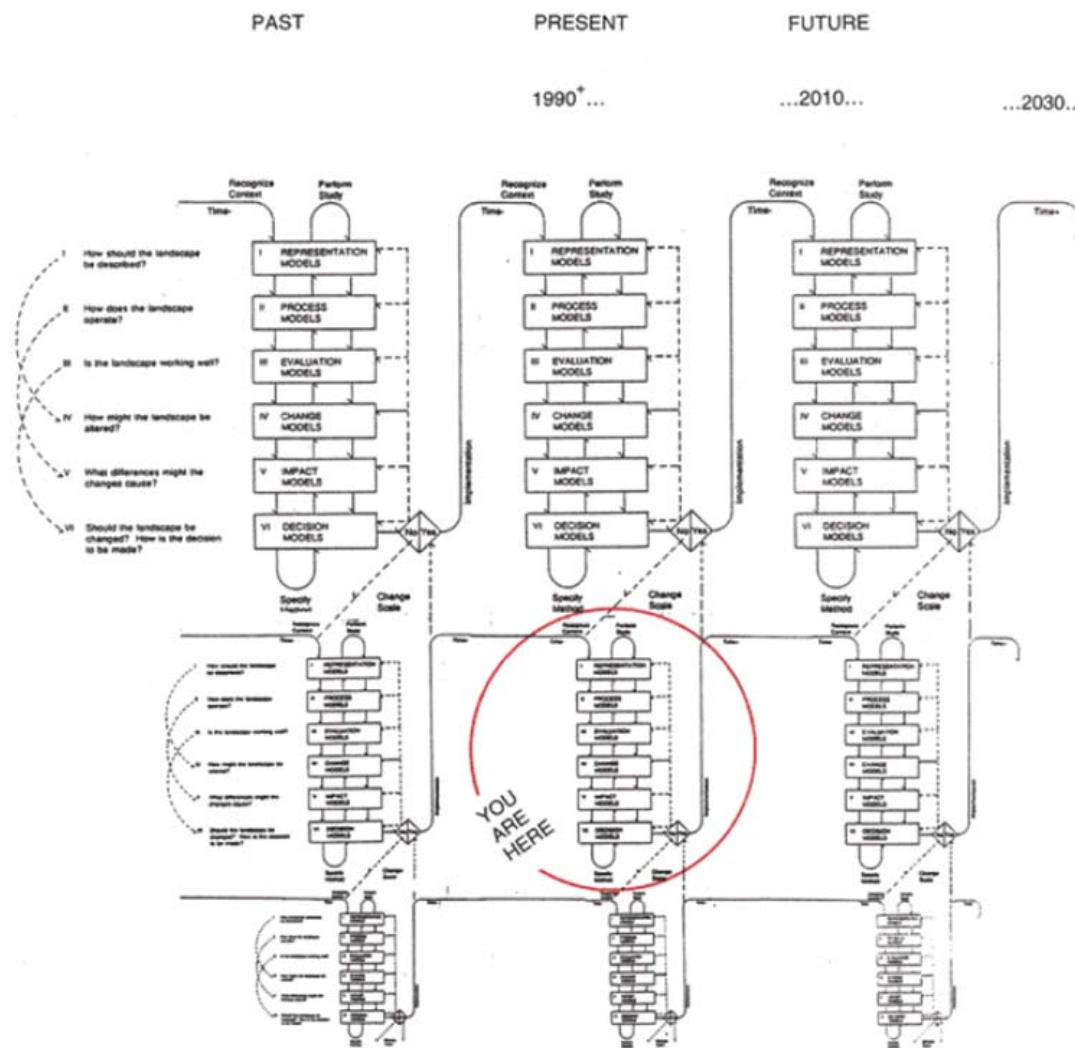


Fig. 8.76 Metodología compleja de trabajo del modelo de Steinitz. Fuente: Steinitz, 2000.

Steinitz presente escenarios tendenciales que gracias a la parametrización de diversos indicadores, permite materializar a través de la

tecnología del GIS los posibles escenarios de evolución, alertando de riesgos naturales, saturaciones demográficas, colapsos de infraestructuras o pérdidas de valor paisajístico del entorno urbano y el medio ambiente (fig. 8.77).

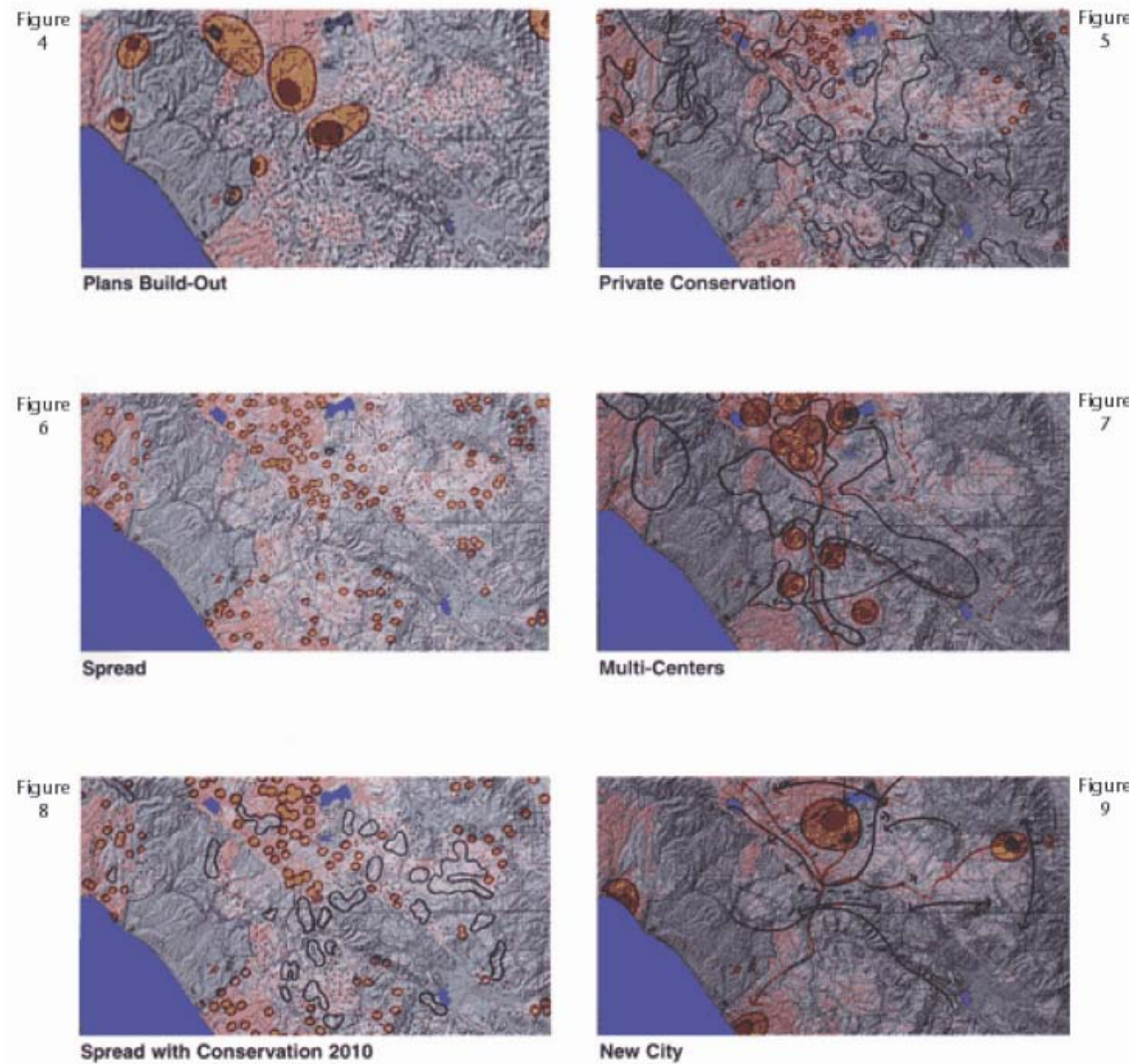


Fig. 8.77 Bases del modelo de Steinitz en el caso de Palo Alto en California. Fuente: Steinitz, 2005.

Este proceso se canaliza a través del GIS pudiendo así analizar parámetros de tan compleja evaluación como son los movimientos migratorios humanos, el consumo y la artificialización del suelo, o la antropización del medio natural utilizando indicadores de tipo económico o social a lo largo del tiempo.

Hay que señalar que para que esta modelización sea solvente es necesario un marco con suficiente perspectiva histórica, y una escala suficientemente grande de manera que localismos o comportamientos aislados puedan entenderse como fenómenos generalizados. Resulta evidente que para acometer esta labor, será necesario un importante fondo documental, tanto a nivel de escala como repartido en el tiempo, de cara a poder realizar un análisis exhaustivo (fig. 8.78).

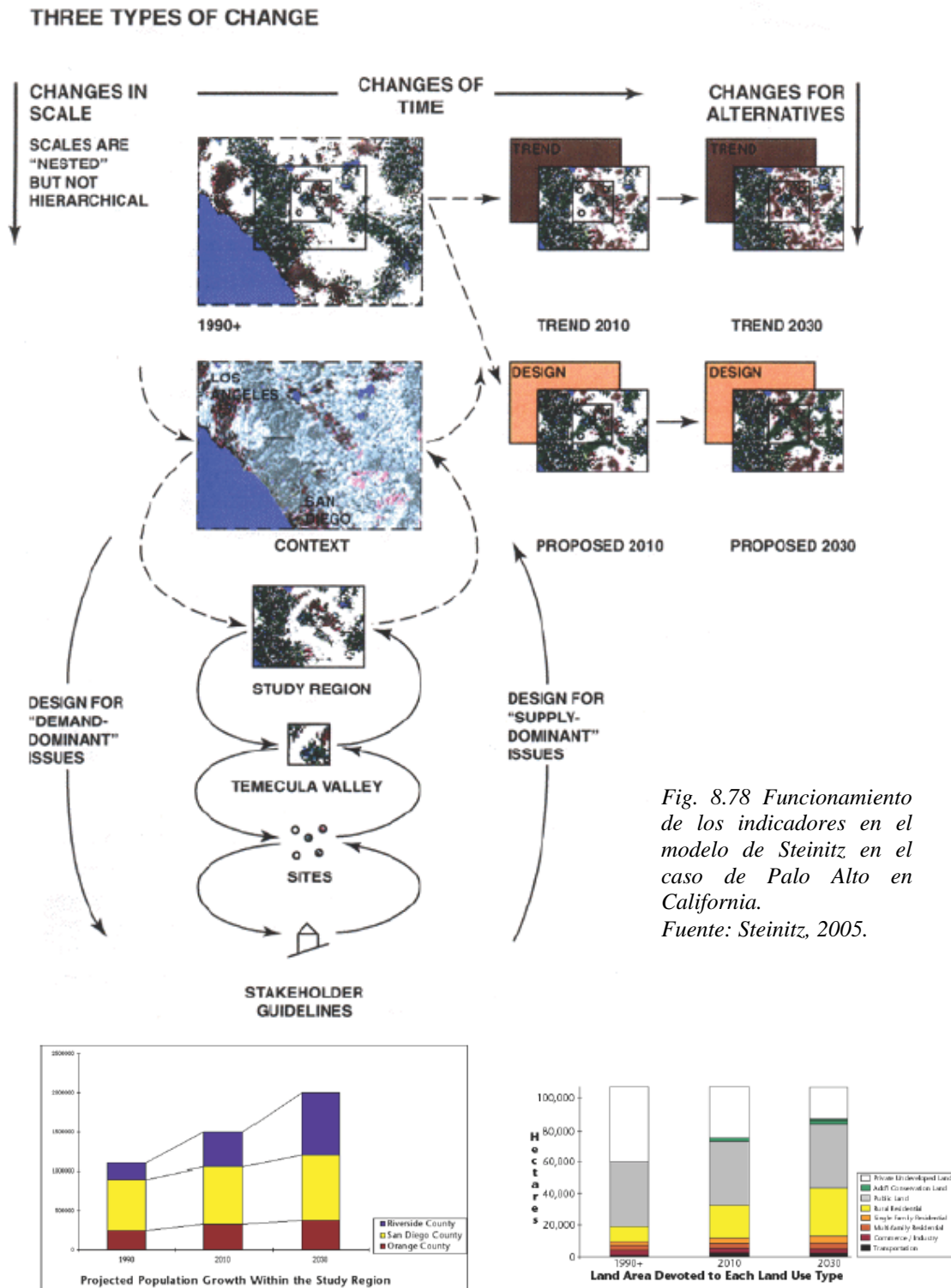


Fig. 8.78 Funcionamiento de los indicadores en el modelo de Steinitz en el caso de Palo Alto en California.  
 Fuente: Steinitz, 2005.

Uno de los estudios más interesantes realizados por Steinitz en base a esta metodología resulta sin duda la realizada para la región de Camp Pendleton en California, titulado “*An alternative future for the region of Camp Pendleton, California*” (Steinitz, 1997). En el trabajo, el profesor del MIT analiza el proceso urbanizador realizado en esta zona en base a criterios sociológicos y de oportunidades de mercado en el sector inmobiliario, que se ven matizadas a través de diversos parámetros de corte económico y comercial.

Los resultados arrojan diagnósticos y previsiones del desarrollo del modelo territorial adoptado alertando sobre posibles desequilibrios en el entorno. También plantea escenarios de futuro tanto desde el ámbito de la gran escala donde plantea previsiones para 2030 en función de los análisis realizados hasta 1990 (fig. 8.79) como a nivel de detalle (fig.8.83) complementando el diagnóstico con estrategias de trabajo de cara a modificar estos escenarios tendenciales.

Hay que señalar que éste es un modelo muy americano, basado en parámetros de comportamiento sociológico, de funcionamiento del mercado inmobiliario y situado en un contexto geográfico que en ningún caso podrían ser extrapolables directamente al caso de la costa mediterránea, debido a la particular idiosincrasia histórica de la misma.

Lo que sí resulta muy interesante es la metodología de trabajo desde un punto cualitativo, ya que sus parámetros e indicadores, pueden readaptarse a otros modelos de trabajo si se dispone de la información suficientemente repartida en el tiempo.

En el caso de La Manga, su aplicación puede por tanto resultar muy interesante ya que con la ayuda de la abundante información analizada en la presente tesis podemos plantear un modelo similar al de Steinitz con las adaptaciones necesarias para adecuarlo a las singularidades propias de los territorios de costa española.



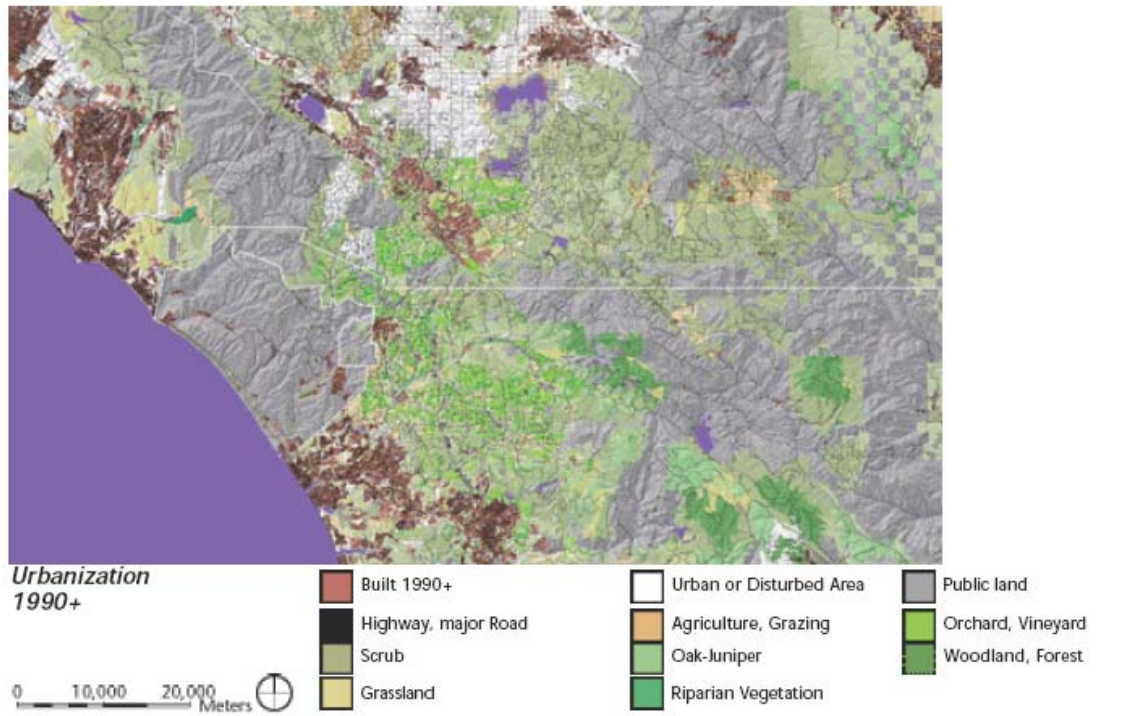


Figure 16

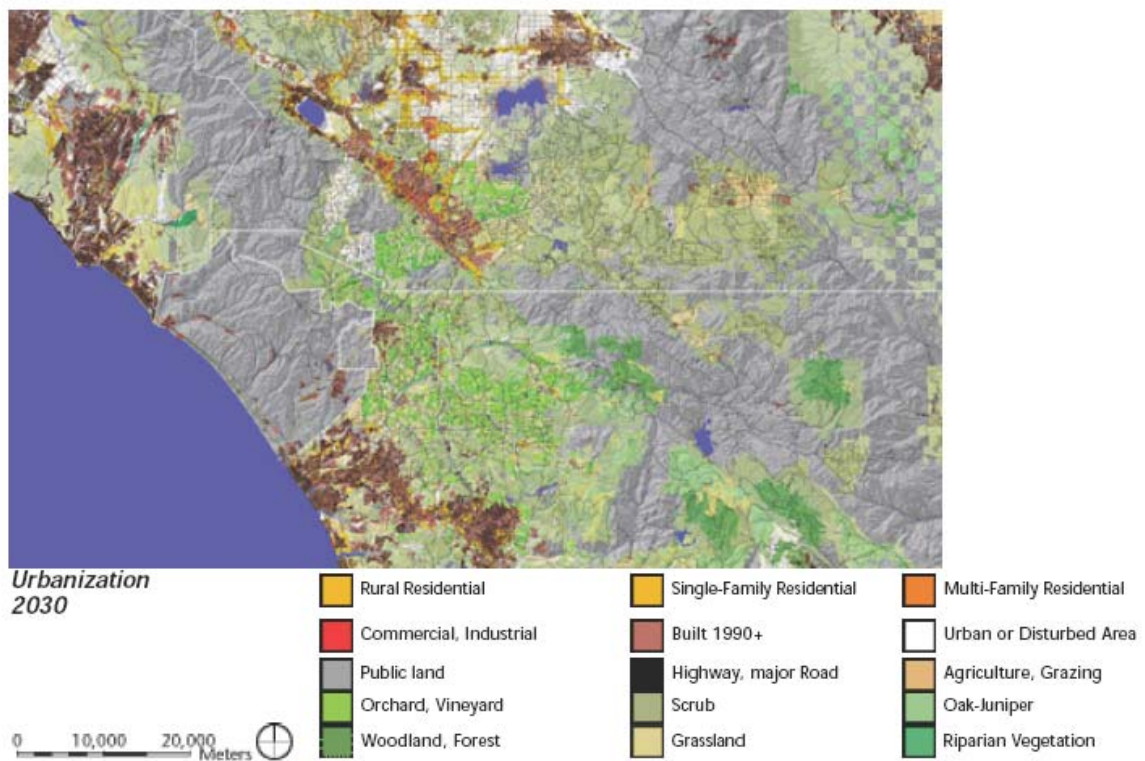


Fig. 8.79 Previsiones sobre urbanización del territorio en Palo Alto (California) para 2030 realizadas por el modelo en base a los resultados de 1990. Fuente: Steinitz, 2005.



Figure 35 - Existing Conditions



Figure 37 - Proposed Strategy



Figure 36 - Trend Development



Figure 38 - Proposed Design

Fig. 8.80 Escenarios en detalle y alternativas del modelo de Steinitz en el caso de Camp Pendleton en California. Fuente: Steinitz, 2005.

Este aspecto resulta determinante de cara a realizar una valoración objetiva y calibrable numéricamente sobre los resultados globales que arroja el proceso urbano de La Manga tras 50 años de vigencia. La información cartográfica obtenida a través de Cartomur, y los resultados numéricos obtenidos en base al estudio de los planes urbanísticos analizados puede permitirnos realizar una labor retrospectiva con suficiente robustez investigadora de cara a suministrar al modelo la información necesaria.

*b) Modelización del ciclo de vida del proceso urbano de La Manga como producto turístico-comercial*

Del análisis realizado a lo largo de los distintos apartados de la presente tesis se han obtenido distintos indicadores sobre el comportamiento desarrollado a lo largo del tiempo desde el punto de vista urbanístico y territorial, turístico-económico y político-social.

Una modelización basada en la metodología de Steinitz a partir de estos indicadores permite realizar un modelo que sea capaz de explicar los resultados actuales de La Manga y que a su vez diagnostique las tendencias de cara al futuro. La herramienta empleada de cara a modelizar este análisis pluridisciplinar será la curva del ciclo de vida del proceso urbano que vive La Manga, entendiendo ésta como producto comercial en el campo del turismo.

De cara a asemejar al conjunto del proceso urbano de La Manga según los parámetros de un producto turístico, se va a parametrizar su ciclo de vida según los criterios establecidos en el apartado 8.3.1, para analizar si la dirección que ha seguido el proceso ha sido, desde un punto de vista económico, rentable social y empresarialmente para el entorno de La Manga, o si por el contrario los resultados obtenidos han sido deficitarios.

Esta evaluación no se producirá bajo criterios puramente economicistas, ya que se introducirá la influencia de distintos indicadores técnicos, sociales o ambientales. Sin embargo, de cara a cuantificar con un cierto grado de objetividad numérica la evolución del ciclo de vida de La Manga como producto turístico se mantendrá el retorno medio por habitante en el análisis como output de evaluación de la situación de la curva del ciclo de vida (hay que recordar que en el análisis del ciclo de vida de un producto comercial estándar el valor utilizado es el beneficio marginal por unidad de venta de producto, situación que aquí no es extrapolable, siendo el indicador más parecido el gasto medio por turista).

Por otro lado, este criterio de retorno económico no es un simple resultado de venta menos coste, ya que en él se ha implementado la idiosincrasia particular del proceso urbano de La Manga como producto turístico bajo el prisma del necesario criterio de sostenibilidad enunciado en el capítulo 3 de objetivos, hipótesis y metodología. Se trata por lo tanto de conseguir un retorno (no sólo económico) que además sea sostenido en el tiempo y sostenible con independencia de la alteración de otras variables, de cara a que no suponga un grado de consumo de recursos insostenibles en el largo plazo o que requiera de una continuado nivel de inversiones que hagan esta rentabilidad un elemento artificioso.

Se ha analizado distintas percepciones del retorno económico en base a los datos aportados en los apartados anteriores. Estos son procedentes de muy distintas fuentes (Cámaras de Comercio, Censo Regional, Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, Hosteltur, Consejería de Turismo, la Consejería de Trabajo y Consumo, etc.).

Se han analizado para ello:

- Numero de visitantes anuales
- Visitantes en verano (población flotante)
- Gasto medio por turista

Hay que señalar, dado que se trata de unos parámetros evaluados en periodos muy dilatados de tiempo, que sería necesario poner en contextos homogéneos los valores analizados en el caso de tratarse de valores monetarios, ya que estos valores resultan distorsionados por la evolución del coste de la vida. Habitualmente en estos casos de parametrización monetaria de procesos económicos se suelen tomar sobre un valor conocido de inicio un valor de base 100 al que se le va incorporando con el paso del tiempo un incremento porcentual derivado del dato del Índice de Precios al Consumo (IPC).

Dado que en este se caso se tiene un grado de certidumbre mucho mayor sobre los valores actuales que sobre los valores iniciales, que se obtienen en base a estimaciones y una

bibliografía más difusa, se plantea por tanto una repercusión regresiva de los valores anteriores al contexto actual. De esta manera, dado que los datos del IPC son datos que no ofrecen ninguna incertidumbre, lo que se hace es poner a valor actual todos los valores de la curva de cara a hacer un estudio de comportamiento en el tiempo con hipótesis homogéneas.

En este sentido, si analizamos los datos procedentes del análisis tanto de la población global durante el año, como de la población punta que se concentra en verano (población flotante) llegamos a importantes conclusiones. No existe definitivamente un asentamiento fijo en La Manga, en tanto en cuanto pese a superar con facilidad los 200.000 habitantes en verano, apenas supera los 300.000 para todo el año (fig. 8.81).

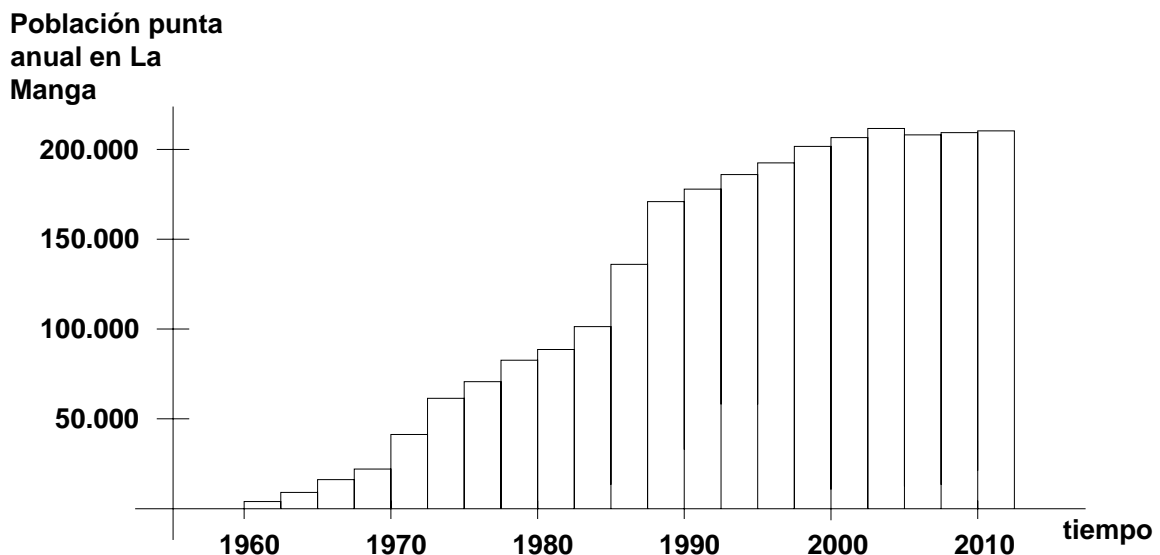


Fig. 8.81 Población flotante punta de La Manga en sus 50 años de existencia. Fuente: Elaboración propia.

Hay que señalar que, desde este punto de vista estadístico, existen múltiples enfoques sobre la cuantificación de la población de La Manga, tanto como visitantes o turistas, o como por simple número de plazas de sus edificios. De un lado, hay que señalar, que en virtud de su capacidad lo que sí es un hecho indiscutible es que actualmente de manera sostenida, en La Manga se concentran con facilidad más de 200.000

personas en los días correspondientes a los meses de verano. No se puede catalogar esta cifra de turistas, ya que su mayoría son moradores de segunda residencia que sólo hacen uso de su vivienda durante los meses de verano.

Esta población es fundamentalmente de origen local municipal o regional, y en cualquier caso la gran mayoría de origen nacional. Sin embargo, no pueden catalogarse como habitantes de La Manga, ya que en el censo oficial de La Manga del INE de 2001 tan sólo aparecen censados como tal 161 personas.

Tampoco, se pueden catalogar como turistas de sol y playa, ya que la mayor parte de documentos cifran éstos en un entorno de 90.000 visitantes anuales para La Manga y 200.000 para el Mar Menor. Estos turistas se corresponden con la población flotante rotatoria que a lo largo de los meses de verano va ocupando hoteles, apartamentos, viviendas en alquiler, etc. Sin embargo, no resultan actualmente una cifra determinante ya que los habitantes anuales rondan los 300.000 para los 12 meses del año cuando en verano tenemos picos de 200.000 demostrando una clara estacionalidad en la demanda, que fundamentalmente se concentra en los meses de verano.

**Gasto medio diario por turista (euros)**

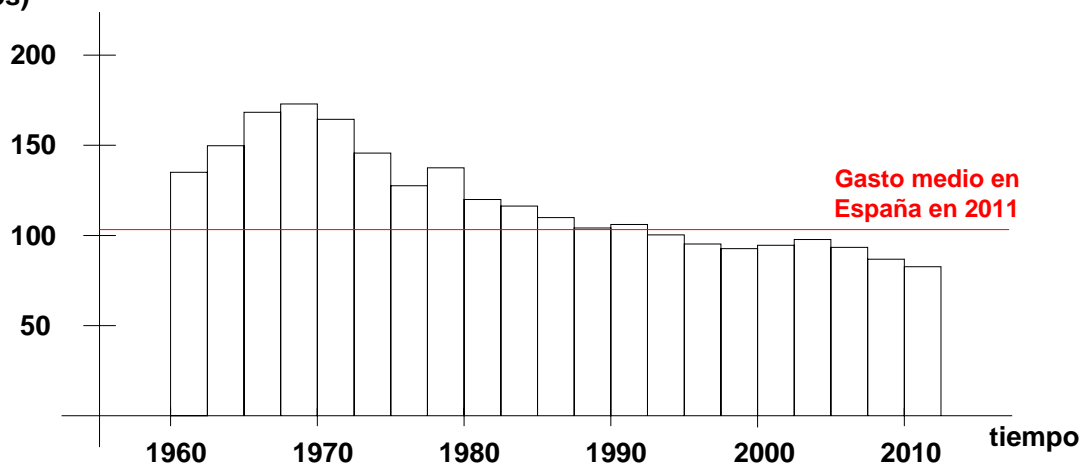


Fig. 8.82 Retorno económico medio por visitante de La Manga. Fuente: Elaboración propia en base a los datos y criterios indicados en la nota 29.

Se confirman por tanto, los indicios anticipados en los apartados anteriores sobre la preeminencia del mercado de segunda residencia turística como principal cuerpo poblador de La Manga y sus alrededores.

Existe por tanto una población veraneante estable pero no censada en La Manga, de carácter local o nacional. Dado que la mayor parte de indicadores y fuentes cifran los visitantes no correspondientes a segundas residencias en torno a los 30.000 mensuales podemos estimar que esta se acerca con facilidad a los 180.000 habitantes.

Esta población resultante, es la generadora de ingresos, que se producen sólo en verano debido a la acusada estacionalidad. Sin embargo, y pese a la importante cantidad de visitantes (en el más amplio sentido de la palabra) que se acumulan cada año los retornos económicos esperados no se corresponden con un enclave turístico al nivel de otros puntos de España con similares características y ordenes de magnitud.

Esta situación es percibida con cierta preocupación por parte de usuarios, operadores turísticos, y autoridades (fig. 8.83). Hay que señalar que el nuevo modelo turístico creado, pese los bajos retornos observados en el apartado 8.3.2, es un modelo que mantiene cierta resistencia a la caída de demanda en tiempos de crisis, tal y como se puede observar en el análisis de la estructura de la demanda y la oferta turística del apartado 8.2.3

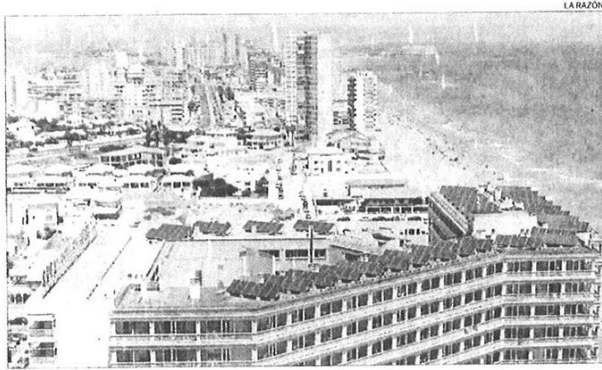
Los ingresos por turismo como podemos apreciar en la figura 8.82 a través del retorno medio diario<sup>29</sup> que se produce cada año han ido evolucionando sobre una tendencia bajista que tras unos fuertes inicios, se sitúan ahora por debajo de la media nacional: 102 euros por visitante/día para el año 2011, (Turespaña, Ministerio de Industria y Turismo, 2012).

29. Los valores obtenidos para los retornos de La Manga se generan a través de los datos de la Cámara de Comercio de Cartagena y Ribernor S.A. tomados en base 100, y corregidos sobre un factor de corrección de precios tomado a partir de un modelo regresivo del IPC entre 2010 y 1960. En los años en los que no se disponían datos se estableció una proyección promediada de los dos años anteriores y los dos años posteriores.

Las fuentes de obtención de los datos son de distinto origen, perteneciendo a la Cámara de Comercio de Cartagena entre 2010 y 1971 y a Ribernor S.A. en 1963 y 1975. Para ajustar el modelo matemático que nos aporta los resultados de los retornos en base a valores actualizados sobre IPC y procedentes de dos fuentes distintas, se ha ajustado mediante factores de corrección en las formulaciones parámetros de manera a obtener resultados promedios similares durante los años de solapamiento en los datos de 1971 a 1975.

## □ TURISMO

La Manga en una fotografía de archivo



## Hostetur pide una «reconversión urgente» de La Manga y el Mar Menor

Solicitan innovaciones que potencien el turismo en la zona

S.S.

MURCIA-La Manga del Mar Menor necesita «un revulsivo total, una planificación urgente de nuevas infraestructuras y una renovación de su imagen que le confiera calidad y ponga en valor un destino» que, a juicio de los empresarios, ha sido, desde hace cincuenta años, el lugar clave de atracción del turismo regional.

Esta es la opinión de los miembros de la Asociación de Empresarios de Hostelería y Alojamientos Turísticos de la Costa Cálida, Hostetur, cuyos empresarios consideraron ayer que, a pesar del momento de crisis económica que atraviesa España, «es el momento de sentarse a planificar el futuro» para impulsar y mejorar la oferta turística «del

lugar clave de atracción del turismo regional». Para el presidente de la asociación, José María Cano, «La Manga ha sido siempre la mayor fuente de riqueza turística de la Región», por lo que abordar la planificación total de la zona para que continúe siendo un referente para el turismo no debe dejarse de lado a pesar de la crisis.

Para Hostetur, una de las actuaciones prioritarias será abrir varios accesos a La Manga por su zona norte, una carretera que, en

### LAS CLAVES

**La Manga necesita un saneamiento de sus aguas para paliar el problema de medusas**

su opinión, debería construirse sin afectar a la flora y a la fauna de la zona ni al parque regional de las Salinas y Arenales de San Pedro del Pinatar. Además, esta patronal apostará por una mejora y renovación de los paseos marítimos de la zona y por la construcción de infraestructuras como polideportivos, un campo de fútbol, una piscina cubierta, chiringuitos y espacios de ocio y restauración.

El presidente de Hostetur, José María Cano, destacó también la necesidad de que se realice un saneamiento integral de las aguas del Mar Menor de cara a evitar la proliferación de medusas, una situación desagradable que se está produciendo en los últimos años y que no hace más que dañar la imagen de la zona.

Fig 8.83 Denuncias de los operadores sobre la pérdida de valor de La Manga. Fuente: La Razón.

De hecho, la curva presenta una interesante forma que nos permite interpretar el ciclo de vida real del proceso urbano de La Manga como producto turístico (fig. 8.84). En un inicio podemos interpretar la coyuntura de los años 60 y principios de los 70 como fase de introducción del producto y generación del crecimiento de los beneficios por unidad (entiéndase cada unidad como un visitante). Ésta estaba asociada a un perfil de cliente de alto valor añadido que, como analizamos en el capítulo 7, con motivo de las equivocadas políticas urbanísticas de Maestre para con el proyecto, acabó desapareciendo a favor de otro perfil de cliente.



Este segundo, más numeroso, mantiene en un principio la rentabilidad del producto, en parte porque al principio cohabita con el anterior, pero acaba “canibalizando” a este último que migra a otros destinos haciendo caer progresivamente el retorno unitario medio de La Manga como producto.

Además, la progresiva pérdida de valor de La Manga como producto acaba haciendo menguar la rentabilidad de este nuevo cliente. Y es que la rentabilidad fundamental de éste, que se obtiene a corto plazo gracias a la venta de las viviendas de segunda residencia, va perdiendo margen a medida que la pérdida de exclusividad hace perder valor al m<sup>2</sup> de suelo construido en La Manga.

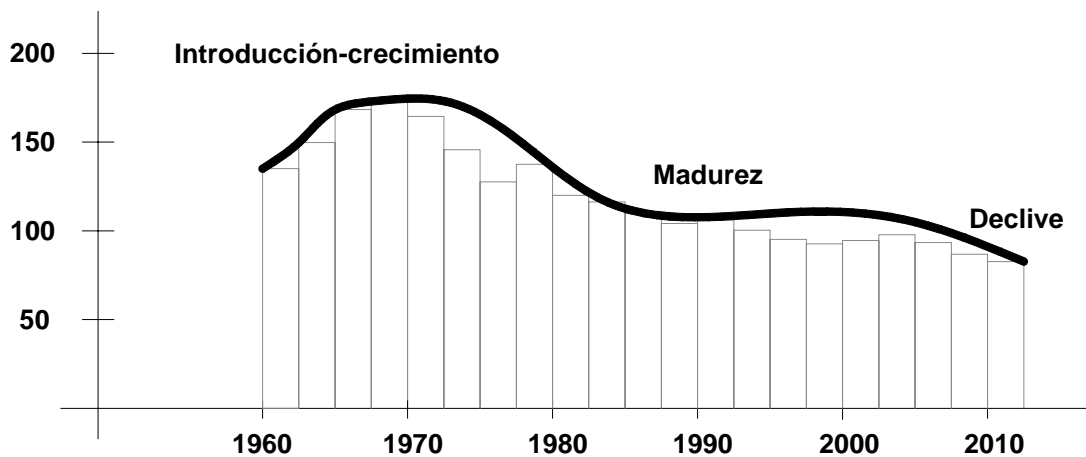


Fig. 8.84 Modelización del ciclo de vida del proceso urbano de La Manga como producto turístico. Fuente: Elaboración propia.

Nos encontramos por tanto ya en una zona del ciclo de vida de declive, que seguramente se ha anticipado como causa de las erróneas políticas turísticas y urbanísticas llevadas a cabo en La Manga. Aunque no es posible trasladar este comportamiento a un producto comercial estándar, sí se percibe una etapa de introducción y crecimiento no completamente desarrollada, que se ve quebrada por los acontecimientos analizados en la década de los años 70.

Hay que señalar que a diferencia de un producto estándar, La Manga no requirió de un dilatado proceso de introducción en el mercado,

generando retornos económicos con beneficios desde un principio, gracias en gran medida a la fuerte potencialidad del producto y a las excepcionales condiciones de financiación y promoción pública que tuvo en sus inicios.

La época de madurez, que puede entenderse comprendida entre mediados de los setenta y mediados de los noventa, con todos los convencimientos señalados que en ellas acontecen, presenta suficiente complejidad y singularidad en su parametrización como para desagregar los parámetros de su comportamiento con fiabilidad meridiana. Sin embargo, sí resulta evidente que su comportamiento sobre el producto determina una finalización anticipada del teórico período de crecimiento, que con seguridad se preveía más prologado en los planes iniciales de Maestre. De igual manera, el agotamiento del consumo del suelo (o más bien la saturación de la parte urbanizada del mismo) y la mutación definitiva del perfil del consumidor de La Manga durante esta etapa de madurez dan paso en la década de los 90 a una etapa de declive que se mantiene hasta nuestros días.

Este declive produce la paradójica situación de que, pese a resultar un producto bastante resistente a la crisis, (no se aprecian caídas en los picos de población flotante desde 2007), el retorno económico unitario mantiene una tendencia continuada de caída, estando por debajo de la media nacional desde finales de los 90. Esta situación se traduce en la práctica en que, independientemente del mantenimiento de un gran volumen de visitantes en época de crisis, el gasto que realiza cada uno de ellos es tendencialmente menor cada año, generando retornos globales cada vez menores.

Esta coyuntura, sólo se puede solucionar alargando la curva de madurez del ciclo de vida del producto o retrayendo nuevos periodos de recrecimiento, para lo que es necesario plantear actualizaciones o elementos distorsionadores de la oferta enfocados a revitalizar la demanda, lo que a estas alturas se antoja muy complicado.

## 9. CONCLUSIONES.



La aprobación de la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional de 1962 supuso el punto de partida de un proceso urbanístico irreversible en el litoral, que catapultaría a España como una de las primeras industrias turísticas del mundo. El nuevo marco legislativo (surgido de los planes de estabilización de 1959, con los que se inicia un periodo de crecimiento económico en los años 60) dio nacimiento a numerosos nuevos enclaves en la costa española, en especial en la fachada mediterránea. La configuración urbana de los mismos se ha ido desarrollando durante las últimas cinco décadas (se adjunta como anejo nº9 una secuencia cronológica resumen de todo el proceso), arrojando interesantes resultados en nuestros días.

Aquel periodo de crecimiento, bautizado como el desarrollismo, fundamentaba la mayor parte de la generación de recursos en un nuevo modelo de turismo denominado turismo de masas que se implanta de una manera acelerada en el litoral español, un territorio hasta entonces con un papel muy secundario en el urbanismo y la economía.

La afección del turismo de masas (con sus distintas derivadas) en las costas españolas durante las décadas siguientes supondrá una serie de impactos muy heterogéneos por su naturaleza, magnitud y consecuencias. La exposición a los cambiantes ciclos económicos, la evolución del marco legislativo en materia urbanística y los importantes acontecimientos políticos y sociales que va a vivir el país desde los años 60 hasta nuestros días configurarán un variado catálogo de elementos distorsionadores del proceso urbanizador de muchos de estos

enclaves turísticos que surgen al calor del nacimiento del turismo de masas en España.

Para analizar de manera pormenorizada estos procesos surgidos de la Ley de Centros de 1962, se ha elegido como elemento de estudio La Manga del Mar Menor. Esta es un enclave paradigmático por su configuración y potencialidad única en el mediterráneo, pero a la vez un ejemplo muy ilustrativo de las causas y consecuencias de este proceso nacional de ocupación del litoral.

La Manga, una lengua de arena desértica e inhabitada del litoral murciano, era uno de los proyectos de referencia de la ley de centros de 1962. Como proyecto de desarrollo turístico a gran escala que requería de un proceso urbanizador acelerado, resulta especialmente interesante su análisis de cara a explicar desde sus 60.000 plazas previstas inicialmente a las 250.000 que alberga hoy.

De un lado, su nacimiento a principios de los años 60 le ha permitido convivir con todas las coyunturas políticas y sociales (dictadura, transición, democracia, estado autonómico, etc.) teniendo todas ellas distintos impactos sobre el su desarrollo. Además, al tratarse La Manga de un proyecto financieramente muy apalancado y basado siempre en un desarrollo sobre la base del riesgo crediticio, la afección que durante estas décadas han presentado los distintos ciclos económicos al conjunto del país se han trasladado de manera rápida e integral al conjunto del proyecto.

Por último, como uno de los muchos proyectos urbanos de la ley de 1962 surgido de la nada, y nacido en paralelo con el urbanismo moderno en España (Ley del Suelo de 1956), su proceso urbanístico es una muestra muy interesante de cual ha sido la evolución del urbanismo en el panorama nacional, independientemente de las particularidades propias que posee La Manga como proyecto turístico.

La investigación realizada presenta en sus planteamientos iniciales distintas hipótesis en torno a la inadecuación del diseño urbano resultante de La Manga, el problema del turismo de masas de baja calidad promovido hasta ahora, la no generación actual de un producto inmobiliario óptimo por parte de la propiedad privada y la total ausencia de criterios de sostenibilidad y planificación a largo plazo en el planeamiento urbanístico y territorial.

Para esto, se han fijado unos objetivos en torno al estudio de los distintos impactos a nivel global y local. De un lado, se plantea como objetivo principal el análisis retrospectivo que había implicado la evolución de los distintos marcos económicos, legales y políticos sobre el proceso urbanizador de estos enclaves costeros del desarrollismo, a través del caso de La Manga. De otro lado, se focalizan objetivos más secundarios, orientados a problemáticas más locales como la necesidad de estudiar aspectos más concretos como la evolución del paisaje litoral, documentar el proceso de masificación urbana o establecer conclusiones sobre la ley de 1962.

En base a estos objetivos se han trazado unas conclusiones a nivel local, resultantes del proceso de documentación del caso de La Manga, que se exponen en un primer término, y unas conclusiones que se pueden trasladar al marco general, en un segundo término (respetando el hecho de que la idiosincrasia y la problemática particular de cada entorno implique un estudio local, ya que los resultados no serán nunca directamente extrapolables sobre la única base del estudio realizado).

En un primer apartado de conclusiones, se presentan pues como resultados de la investigación las conclusiones en el caso de masificación e hipertrofia urbana de La Manga, en base al proceso de documentación realizado y el diagnóstico urbanístico establecido. En un segundo apartado más enfocado al marco general, se establecen tres subapartados de cara a plantear una serie de corolarios sobre la base del estudio retrospectivo efectuado en el campo

del análisis socioeconómico, la problemática paisajística y territorial, y el debate de la gobernanza urbanística y el papel de la propiedad privada en la edificación del suelo. Finalmente, como prolongación del trabajo realizado, se plantean en un tercer apartado diferentes líneas de investigación abiertas que pueden seguirse para continuar el trabajo empezado.

### **9.1 Conclusiones en el marco local. De la documentación del proceso de masificación e hipertrofia urbana en el caso de La Manga.**

Dentro del marco local de conclusiones circunscritas al ámbito específico de La Manga, se ha establecido una actuación en dos fases: una orientada a documentar el proceso en la integridad de sus cinco décadas y así poder plantear una evaluación concluyente de la labor desempeñada por los distintos actores participantes, y otra de cara a diagnosticar la problemática urbanística actual de La Manga, que nos permita establecer conclusiones claras sobre las distintas patologías urbanas que actualmente padece la antigua restinga de arena.

#### *a) Sobre los resultados del proceso de documentación del caso La Manga*

Uno de los aspectos más importantes y laboriosos que ha supuesto mayor cantidad de trabajo en la realización de la presente tesis ha sido el proceso de documentación y reinterpretación de la retrospectiva histórica que supone narrar unos hechos en base a una gran cantidad de fuentes muy heterogéneas (planos, informes, leyes, artículos de prensa, entrevistas, etc.).

En este sentido, se ha de subrayar que así se ha conseguido documentar distintos acontecimientos históricos hasta ahora no fehacientemente contrastados, por la existencia de fuertes sesgos informativos o la complejidad técnica y las muy distintas interpretaciones que estos ofrecían. Entre estos hemos de resaltar:

- El análisis de la puesta en escena de la Ley de Centros Turísticos de 1962 en el marco urbanístico y territorial, insertándola en su contexto político y económico de la época, y el estado de desarrollo del turismo en los distintos enclaves del litoral español.
- El estudio pormenorizado del plan original de La Manga, obra del arquitecto catalán

Antoni Bonet. Un plan de gran calidad, que había sido relegado al olvido por su restringido acceso y la complejidad que su interpretación integral requería (ya que se trata de un plan urbanístico creado al margen de la Ley del Suelo de 1956, sobre los difusos parámetros que establecía la Ley de Centros de 1962).

- La investigación sobre el proceso de quiebra encubierta de las sociedades de Tomás Maestre, y como el proyecto de La Manga continua adelante con un pago en tierras a pequeños subcontratistas sembrando el caldo de cultivo de lo que años después sería un voraz tejido empresarial inmobiliario local.
- El análisis técnico (sobre la base de informes internos confidenciales de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, autorizados para su estudio) de la posterior polémica y el contencioso jurídico, político y social que supone el órdago autonómico de la suspensión de las normas subsidiarias del municipio de San Javier en los años 80. La compleja y tensamente negociada aplicación de la Ley de Costas de 1988, y las consecuencias políticas y jurisprudenciales que la resolución del recurso contencioso administrativo entre ayuntamiento, Comunidad Autónoma y promotores sentó, siendo una situación sin precedentes hasta entonces en el proceloso desarrollo competencial del urbanismo en España.

Dentro de esta extensa labor de documentación existen también fines complementarios como resulta dirimir un reparto de responsabilidades entre los distintos actores responsables de los resultados del proceso urbanizador. Esta parte, se realiza sin ánimo de enjuiciar de manera individual o personal. Su enfoque (más orientado a realizar un análisis cualitativo de los distintos estamentos intervinientes en el proceso), arroja resultados claramente diferenciados.



De un lado, cabe evaluar en primer lugar la labor de los “padres de la criatura”, como son Tomás Maestre y el arquitecto Bonet. El primero como padre intelectual del proyecto y hasta nuestros días principal protagonista de todo lo relacionado con La Manga, y el segundo como autor técnico y ejecutor en sus inicios del plan urbanístico que dio nacimiento al desarrollo urbano de la misma. Dentro de la generalizada atrofia urbana y turística actual que ha dado como resultado el proyecto, hay que señalar que (en el marco de una hipotética sentencia a dictaminar dentro del contexto puramente sociourbanístico), ambos dos deberían ser eximidos de la culpa del resultado técnico, en tanto sus intenciones eran originariamente (con mucho) muy diferentes del resultado obtenido.

Sin embargo, conviene matizar esta afirmación. Tomas Maestre, un empresario visionario y casi idealista, pero con un gran talento comercial, planteó un proyecto que rayaba lo idílico en muchas ocasiones, y que sin embargo acabó dándose de bruces a partir de la década de 1970 con la cruda realidad económica. No se puede juzgar su labor en temas medioambientales o paisajísticos con parámetros actuales, en tanto en cuanto nos debemos de situar en un contexto histórico en el cual el grado de concienciación social y política eran muy distintos.

Sí que hay que subrayar sin embargo que, una vez perdido el control de La Manga (y arruinado tras haber sido uno de los hombres más ricos del país gracias a la misma), la orientación que él mismo plantea del lugar como producto turístico a partir de los años 80 responde finalmente a criterios puramente de obtención de beneficios económicos a corto plazo. Por tanto, se puede incluso entender que la señalada mutación del modelo turístico y urbanístico, viene acompañada también del cambio de estrategia de su gran mentor, que en un momento de crisis del modelo adopta posturas más pragmáticas como empresario orientadas a la obtención de réditos económicos de cualquier tipo, más que a la búsqueda de vías de cómo revalorizar La Manga como producto turístico y urbano.

El caso de Bonet es distinto: él es evidentemente el padre intelectual desde el punto de vista técnico del plan que sienta todas las bases del futuro desarrollo de La Manga desde un principio. Sin embargo, el arquitecto catalán se ve fuertemente desautorizado por el promotor desde finales de los años 60, y se encuentra completamente desvinculado del proyecto en la década de los 70 (pese a que continua realizando encargos particulares en la misma, pero a pequeña escala). En su haber queda el no haber contribuido al proceso de desvertebración del plan, que originariamente sí planteaba un proyecto paisajísticamente de calidad sobre la base de un modelo turístico de alto valor añadido.

Aun así, y sin menoscabar la calidad del proyecto, hay que señalar tal y como se ha analizado pormenorizadamente en el capítulo 5, que buena parte de las taras que luego alimentan los usos fraudulentos del mismo responden a indefiniciones e imprevisiones del proyecto de Bonet. Éstas resultan paradójicamente inapropiadas en un arquitecto que, como se ha visto, estaba ya curtido en la experiencia de este tipos de encargos.

Por otro lado, encontramos el papel jugado por las distintas administraciones públicas. En este sentido, conviene diferenciar bien la actuación de la administración del Estado y la Comunidad Autónoma, frente a la realizada por los ayuntamientos.

En lo referente al Estado, hay que señalar que su papel se limita fundamentalmente a la época franquista (en tanto en cuanto con el traspaso de atribuciones que indica la Constitución de 1978 estas revierten directamente a autonomías y ayuntamientos). Su papel, al margen de juicios ideológicos sobre la dictadura en sí, denota evidentes intrigas y polémicas internas sobre las diversas familias del régimen (analizadas en el capítulo 4), pero queda enmarcado dentro un marco de rigor y rígida programación. Este marco será abordado con más detenimiento en un apartado posterior, con motivo del establecimiento de conclusiones en

torno a los procesos establecidos al calor de la Ley de Centros de 1962, pieza fundamental de la política franquista en esta materia.

Muy distinto resulta el análisis del papel de autonomía y ayuntamientos. El primero, correspondiendo conjuntamente al ente preautonómico establecido entre 1979 y 1982 y la posterior Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, arroja resultado muy desiguales. De la inacción observada de esta nueva administración entre 1979 y 1987, impasible ante el desvertebramiento de un proceso urbanizador plagado de irregularidades, alegaldades e interpretaciones fraudulentas de un plan ya descontextualizado en los años 80 como era el Plan Bonet, pasamos al pulso competencial que supone el órdago de la suspensión de licencias que se produce con motivo de la aplicación de la ley de costas a finales de los 80.

Es discutible señalar si la errática posición en este sentido de la administración autonómica responde a motivaciones políticas, ya que afecta a distintos partidos y equipos de gobierno, pero sí es evidente que en todo este proceso la política actúa como una variable distorsionadora del mismo. No en vano, la controversia del órdago se salda con la dimisión del consejero de obras públicas y territorio con todo su equipo (no por el caso de La Manga únicamente, pero sí en gran medida por la polémica interna que supone la confrontación con diversos ayuntamientos del mismo signo político como Los Alcázares, que aspiran a emular el desarrollo urbanístico litoral de La Manga, que resquebraja la unidad interna del partido gobernante).

Estos ayuntamientos se encuentran en la tesitura de abrazar el turismo como una supuesta fuente inagotable de crecimiento y recursos, situación que no siempre responde a la racionalidad (o incluso a la legalidad). Esto provoca serias confrontaciones que no entienden de colores políticos, ya que nos encontramos frente a la supuesta defensa de intereses locales (generalmente cortoplacistas) frente a la vocación autonómica de un modelo territorial ordenado a

gran escala. Otra cuestión es si los procedimientos y estrategias de ambas administraciones fueron acertados en lo jurídico o en lo político, lo cual no forma parte del objetivo de esta tesis.

Sin embargo, lo que sí resulta claro a la luz de los resultados obtenidos, es que la condescendencia y tolerancia de los ayuntamientos frente a un urbanismo agresivo en el pasado está en la base de las taras de las que actualmente adolece La Manga. Es difícil establecer en que medida existió cierta complicidad con los intereses de los promotores inmobiliarios por parte de los ayuntamientos. Aun así, lo que sí evidencia como conclusión para este caso un análisis retrospectivo de más de 30 años de modelo constitucional, es que en supuestos como éste, el excesivo peso de las competencias de los ayuntamientos en el desarrollo urbanístico de los municipios ha supuesto un inconveniente más que una ventaja.

La causa de este fenómeno reside fundamentalmente en la cercanía de la presión que el progreso a corto plazo por el municipio y la supuesta creación de riqueza supone para estas administraciones. Normalmente, la escasa preparación de las mismas para establecer criterios de desarrollo sostenibles en el largo plazo aflora con claridad, ya que se trata de órganos de poder que por su naturaleza tienen perspectivas fundamentalmente sólo a cuatro años vista.

Al margen de la problemática de La Manga, cuya naturaleza se centra en una época pasada no inmediata (ya que podemos señalar que la controversia en todo lo referente a planeamiento y modelo de desarrollo urbano se puede entender como finalizada a principios de los 90), encontramos posteriores polémicas más actuales asociadas a los ayuntamientos en el resto del Mar Menor.

En el caso de La Manga, la problemática se atenúa fuertemente desde la mencionada época post-conflicto al tratarse ya de un producto excesivamente maduro con un fuerte grado de saturación en la ocupación del suelo. Sin

embargo, en los municipios costeros cercanos como Los Alcázares o San Javier, la década posterior arroja numerosos escándalos asociados a la corrupción urbanística indiferentes del color político de los mismos<sup>1</sup>.

Y es que el tercer grupo de actores sobre los que gravita el resultado de La Manga es posiblemente el más responsable de los resultados obtenidos. El entorno del Mar Menor ya poseía a la llegada de Tomas Maestre de un pequeño tejido empresarial inmobiliario procedente de la comarca de Cartagena. Éstos, sin embargo, no se sumaron al proceso de La Manga en un principio, para el cual Maestre sólo quería contar como socios con grandes inversores como el grupo Huarte o Gregory Peters, que participaron en numerosas obras y promociones como la Hacienda Dos Mares.

La idea inicial de Maestre fue articular un entramado de empresas (analizado en el capítulo 5), en las que las sociedades inmobiliarias construían y vendían las parcelas o los edificios y hoteles que las sociedades urbanizadoras se encargaban de ejecutar. Este proceder se demostró claramente insuficiente, como hemos estudiado. Con la finalización de las subvenciones que otorgaba la financiación pública de la Ley de Centros Turísticos Maestre se vio obligado a dar entrada en el accionariado a sociedades inmobiliarias como actores intermediarios a principios de los 70. Estas empresas podemos concluir que realizaron un trabajo más o menos correcto, respetando la filosofía del plan urbanístico elaborado por Bonet, trayendo incluso arquitectos de renombre como Corrales y Molezún o Alejandro de la Sota para elaborar el diseño de algunas promociones inmobiliarias interesantes por su calidad arquitectónica, permitiendo a Maestre centrar sus esfuerzos en la urbanización del territorio.

Con el estallido de la crisis del petróleo de 1973 el cambio de ciclo económico coge al entramado empresarial de Tomás Maestre fuertemente apalancado por la financiación de las grandes inversiones en obra civil que suponía la urbanización del puerto, los casinos o la ciudad

1. Ejemplos de estos son la detención del alcalde de San Javier del PP por la UCO (*Diario El Mundo* 29/06/2010) y detención del alcalde de Los Alcázares del PSOE en el marco de la operación *Ninette* (*Diario El País* 17/01/2008).

lacustre de Veneciola. Agotado el crédito de los 11.000 millones de pesetas que el Estado puso a su disposición para ejecutar el primer tramo de La Manga, Maestre toma una decisión (que podemos concluir ahora que supuso posteriormente el cáncer que atrofiaría todo el proceso urbano), como es el continuar la urbanización de la segunda mitad de la restinga de arena pagando los trabajos de centenares de pequeños contratistas con tierras y parcelas<sup>2</sup>.

Estos centenares no sólo de pequeñas empresas y contratistas, sino incluso en ocasiones albañiles, pintores o fontaneros autónomos, se convirtieron de esta manera pocos años después en una ávida y nutrida concentración de tejido promotor inmobiliario deseoso de rentabilizar hasta la última peseta de la inversión pagada en especie. Muchos de ellos no volverían a promover nunca, y la gran mayoría no disponía de la experiencia necesaria para abordar con éxito dicha empresa. A esto se unía un Tomas Maestre arruinado y un Bonet completamente desvinculado de un plan que ya presentaba serios síntomas de descontextualización.

Estos alicientes, conjugados con la coyuntura política de un estado en transición, una autonomía en ciernes y unos ayuntamientos sin políticos curtidos en las exigencias de la democracia, formaron el caldo de cultivo ideal para provocar el cáncer que acabaría redundando en la atrofia urbana masificada en la que se sumiría La Manga. Podemos concluir por tanto, que al margen de la carencia de un verdadero modelo turístico y de las equivocadas decisiones de Maestre, son este grupo de voraces contratistas sobrevenidos como advenedizos promotores los principales responsables de la atrofia urbana actual que empieza a fraguarse en La Manga al final de los años 70.

2. Aseveración contrastada en distintos documentos y confirmada en distintas entrevistas, pero no reconocida por el principal implicado de la operación.

*b) Sobre el diagnóstico a la problemática de la hipertrofia urbanística actual de La Manga*

La actual hipertrofia urbana heredada del proceso documentado en el apartado anterior es, como se ha visto, el resultado sedimentado durante cincuenta años. De cara a poder plantear conclusiones claras en torno a las problemáticas actuales de La Manga es preciso realizar un diagnóstico en detalle de su estado. Este trabajo (realizado en el capítulo 8), cuyos resultados se resumen en este punto será además la base que nos permita detectar síntomas y consecuencias previsibles para algunos de los futuros procesos análogos a analizar en marco general.

Aun así, hay que señalar que al tratarse de una problemática concreta, los diagnósticos y conclusiones no son directamente trasladables a otras operaciones urbanas, por muchas semejanzas que éstas presenten. Sin embargo, sí que pueden desprenderse de las mismas recomendaciones o consideraciones respecto a problemáticas tipo concretas que se desarrollaran en el segundo gran apartado de las conclusiones.

Una evidente conclusión que se desprende del estudio de La Manga resultante es que la desvirtuación y el alejamiento de los parámetros del plan inicial durante posterior su desarrollo han sido nefastos para el resultado de la misma.

En concreto, sobre la base de un análisis tipológico y funcional pormenorizado de cada uno de los distintos entornos urbanos de La Manga (apartado 8.2.2), podemos concluir que la principal actuación más dañina desde el punto de vista urbanístico ejecutada en este sentido fue la desconfiguración de los 13 núcleos de alta densidad que planteaba Bonet. Estos núcleos no sólo liberaban las visuales, concentrando la edificabilidad en torres como se agrupaban cada 1 o 2 kilómetros, sino que estructuraban a modo de columna vertebral humana todo el tejido urbanístico de La Manga.

Esta disolución formal en geometrías de mucha mayor superficie de ocupación en planta (independientemente de que se mantuviesen o no

las edificabilidades netas sobre parcela) provocó un fenómeno bautizado en esta tesis como de “*pantallización*” del entorno urbano, provocando la pérdida de visuales y generando una importante pérdida de valor paisajístico en el propio entorno. En la práctica, estas medidas han transformado la percepción inicial de adaptación de la edificación a la orografía de una restinga entre dos mares, en una sensación claustrofóbica donde la edificación encierra a transeúntes, conductores y usuarios en el viario central.

Este fenómeno, analizado con detalle en el apartado 8.2.2 para todo el trazado de La Manga, marca como a través de las configuraciones edificatorias se produce y sublima el proceso de masificación, marcando como parámetro rector del proceso urbanístico la maximización de los beneficios económicos privados en el corto plazo.

En este sentido, se aprecia claramente en la ejecución de los polígonos de uso colectivo la ausencia de los más básicos parámetros urbanísticos de organización, diseño y disposición de volúmenes edificatorios (distancias a linderos, parcelas mínimas, separación entre edificaciones, coeficiente de ocupación en parcela, etc.). Esta situación deriva directamente de la controversia surgida en los años 80, donde el proceso de urbanización de los polígonos de uso colectivo (antiguos núcleos de alta densidad de Bonet) en una extraordinaria coyuntura de vacío legal y el planteamiento irracional (e ilegal en ocasiones) se conjugó con la falta de control y supervisión por parte de las autoridades municipales, permitiendo ordenaciones fuera de toda lógica urbanística.

Hay que señalar que la propuesta planteada por la Comunidad Autónoma durante el conflicto competencial de los años 80 analizado en los apartados 7.2 y 7.3 (propuesta desarrollada con más detalle en los informes del anejo 3), pudo haber supuesto un punto de inflexión a esta deriva. Esta propuesta asumía el suelo como urbano en su integridad, pero obligaba a la formulación de Planes Especiales de Reforma Interior para el desarrollo y ordenación de los polígonos de uso colectivo. Esto hubiera paliado en gran medida patologías urbanas como el



fenómeno de la “pantallización”, pese a que no hubiese supuesto una herramienta eficaz contra la masificación urbana.

Esta problemática está en la base de muchos otros síntomas que se manifiestan habitualmente como la congestión del tráfico o la gestión de las infraestructuras y los servicios municipales, y cuya trascendencia viene acentuada por parámetros técnicos, políticos o socioeconómicos que abordaremos más adelante..

Por último, señalar en este diagnóstico que, al margen de conclusiones sobre parámetros globales, encontramos en La Manga interesantes problemáticas urbanísticas sobre espacios concretos, que dan todavía hoy pie a problemáticas tipo, fácilmente reproducibles en macroproyectos de esta envergadura.

Se trata de casos que, a modo de piezas de puzzle, permanecen pendientes de encajar en el complejo entramado urbano de un plan urbanístico. Esta situación bastante habitual en el estudio de planes a gran escala se ha incorporado al cuerpo de la tesis como elementos concretos de estudio. Sin embargo, no se plantean conclusiones ni recomendaciones sobre cada uno ellos, ya que todos son frutos de prolongados litigios y contiendas legales a la espera de sentencia, lo que sería más propio de un trabajo profesional más que de un análisis científico orientado a la investigación.

## 9.2 Conclusiones en el marco general

Durante el desarrollo de la investigación se han analizado, de manera pormenorizada y bajo el contraste evolutivo de distintos marcos temporales, los distintos impactos que sobre el proceso urbanizador de La Manga han existido desde el prisma social, económico, ambiental y político.

En este sentido, dentro de las conclusiones que pueden establecerse en el marco general sobre la base del aprendizaje del caso de La Manga, se plantean tres líneas argumentales de conclusión. Estas se estructuran en torno a las siguientes temáticas:

- 1) *Consecuencias socioeconómicas del proceso,*
- 2) *Reflexiones en torno a la problemática territorial y paisajística bajo criterios de necesaria sostenibilidad ambiental y*
- 3) *Consideraciones en el debate en torno al problema de la gobernanza urbanística y el papel de la propiedad privada del suelo para edificar.*

### **9.2.1 Del análisis del impacto económico y social desde la aparición del fenómeno del turismo de masas mediterráneo**

Una de las principales conclusiones que alcanza la presente investigación reside en la tesis de la pérdida de valor que han sufrido a nivel global los enclaves turísticos surgidos al calor del proceso acelerado de la ley de 1962 como La Manga. .

La filosofía de dicha ley se cimentaba sobre la base de un turismo de calidad que aportase las ansiadas divisas extranjeras (que necesitaba en los años 50 un país convaleciente de una década de autarquía). Este criterio se traducía urbanísticamente en proyectos de ocupación del litoral situados en espacios de alto valor y amplias potencialidades turísticas. Estos enclaves, diseñados para convertirse en importantes fuentes generadoras de ingresos de la economía nacional, no cabe duda que cumplieron su papel, a tenor del crecimiento económico que experimentó España en la década de los 60 (apartado 2.2).

Sin embargo, el desarrollo posterior de estos polos de generación de riqueza ha venido condicionado por diversos cambios en la coyuntura económica y social, siendo, en muchos casos el resultado de la inversión bien distinto del esperado. Desde el punto de vista socioeconómico, el proceso urbanizador de algunos enclaves paradigmáticos como el de La Manga, es seriamente cuestionable. La rentabilidad, tanto a nivel puramente económico como social, sobre el entorno en el que se asienta, presenta presuntos beneficios que es preciso comprobar.

Nos hemos encontrado así ante un caso de gran interés para el estudio científico, cuyo análisis, al situarse en un campo pluridisciplinar, ha requerido de la utilización de parámetros pertenecientes a distintas disciplinas en el campo económico y social. De cara a realizar el estudio de resultados que aglutinen ambas facetas, se ha recurrido en el apartado 8.3 a una metodología

más propia del análisis de inversiones<sup>3</sup>, pero modificada para su adecuación al estudio urbanístico. A continuación, se enumeran los principales elementos utilizados como indicadores en la obtención de resultados:

3. justificación en el anejo 6

- Parámetros sociales

- a) Población residente
- b) Población punta o flotante
- c) Satisfacción percibida por el residente y el turista
- d) Calidad paisajística del entorno (arquitectura, nivel ambiental, segmentación de la clientela, etc.)
- e) Evolución del nivel de dotaciones (equipamientos, zonas verdes, servicios básicos, actividades lúdicas, etc.)
- f) Beneficios sociales indirectos derivados del proceso urbanizador

- Parámetros económicos

- g) Cuantía y tipo de la inversión realizada
- h) Coste de mantenimiento
- i) Flujos de caja generados a través de la inversión realizada
- j) Retornos económicos indirectos producidos por el proceso urbanizador y el producto
- k) Grado de ocupación del suelo y tasa de crecimiento anual del proceso urbanizador
- l) Evolución del precio de venta del m<sup>2</sup> urbanizado
- m) Porcentaje de oferta hotelera sobre la oferta de segunda residencia
- d) Nivel de consolidación del equilibrio entre oferta y demanda
- k) Consumo medio de recursos por unidad homogénea (vivienda, visitante, m<sup>2</sup>, etc.)

- Parámetros de corrección discrecionales a futuro

- l) Capacidad de generación de nuevos recursos de demanda (nuevos elementos de atracción, formación de sinergias con el entorno, competencia con otros puntos, etc.)
- m) Riesgos distorsionadores de pérdida de demanda (creación de nuevos posibles polos de

atracción, cambio de hábitos en el consumo, exposición a los cambio de ciclo económico).

Este análisis pluridisciplinar se ha realizado utilizando una metodología (modificada) planteada por Carl Steinitz<sup>4</sup>. El método Steinitz, contrastado por la experiencia de más de 30 años sobre diagnóstico territorial, permite utilizar variables ajenas al urbanismo y la ordenación del territorio de cara a la parametrización de modelos de análisis del uso y consumo de suelo a distintas escalas. Además, permite introducir de manera muy interesante la variable temporal con la intención de realizar predicciones a futuro sobre la base de comportamientos pasados con suficiente perspectiva histórica.

4. "On scale and complexity and the needs for spatial analysis" MIT. Graduate school of Harvard University, 1968.

Evidentemente, el elemento vertebrador del diagnóstico será la conclusión sobre la calidad urbanística del proceso urbanizador realizado a lo largo del tiempo, pero en base a un criterio de rentabilidad económica y social del mismo.

Se analiza por tanto a La Manga y su proceso de conformación urbana a un estudio como producto turístico, como si de un producto comercial al uso se tratara. Se ha introducido por tanto una variable muy habitual en los estudios comerciales como es el análisis del ciclo de vida del producto. En el caso del territorio resulta un indicador de gran interés, ya que a diferencia de los productos comerciales el consumo del territorio raramente admite posibilidad de reciclaje alguno en sus proceso, con lo que el producto producido (el territorio urbanizado) suele permanecer sea cual sea su resultado.

Este indicador no sólo es capaz de anticipar futuros comportamientos tendenciales del producto, sino que además supone un importante parámetro de evaluación sobre la eficiencia en la gestión del mismo, hasta el momento presente. Como veremos, La Manga ha sufrido una acelerada madurez (o incluso envejecimiento) como producto de inversión con retornos económicos de rentabilidad progresivamente menguante.

La calidad anteriormente solicitada, se ha evaluado por tanto implícitamente sobre la base del criterio de sostenibilidad establecido en el tercer capítulo de la presente tesis correspondiente a las hipótesis, metodología y objetivos. Sin embargo, se han establecido como parámetros correctores del resultado obtenido distintos resultados complementarios correspondientes a otras áreas de cara a otorgarle una mayor robustez a las conclusiones planteadas.

En este caso, se han implementado diversos indicadores de carácter fuertemente numérico orientados a los modelos econométricos, para analizar los resultados del comportamiento de La Manga como producto turístico y comercial, y así ver en qué medida el proceso realizado a lo largo de los 50 años puede validarse o no a la luz de los resultados obtenidos. Se trata por tanto pues de concluir no sólo si el producto obtenido es sostenible desde un punto de vista urbanístico, paisajístico y social, sino además de analizar hasta qué punto se puede catalogar como rentable la importante inversión realizada en La Manga (inversión que además contó con un alto grado de financiación pública).

En este sentido hay que señalar que el concepto de rentabilidad se extiende a varios campos más allá de la pura rentabilidad económica, que por sí sola, no es fácil de evaluar, ya que no existe un único beneficiario claro. Se aplica el concepto de rentabilidad a la rentabilidad social, ya que se parte de la búsqueda de beneficios globales para la población afectada, como son la generación directa de puestos de trabajo, la entrada de divisas extranjeras o la repercusión del turismo como efecto multiplicador indirecto en otros sectores productivos. Este concepto está en su aplicación muy justificado debido a que La Manga contó en sus inicios con una fuerte inyección de fondos públicos en su financiación dentro de una estratégica política nacional.

Bajo estas premisas, se atiende también el concepto de rentabilidad empresarial, de cara a analizar en qué medida La Manga es un producto

de futuro. No se trata pues de ver sólo si la restinga de arena ha sido rentable en el pasado, sino si el estado actual reviste unas condiciones que posicionen a La Manga como un producto atractivo al cliente que permita realizar nuevas inversiones.

Así pues, sobre la base de estas condiciones que se han esbozado, podemos plantear las dos grandes líneas argumentales a modo de conclusiones parciales; la primera, como resultado del análisis retrospectivo de su ciclo de vida, y la segunda, como diagnóstico del análisis de su rentabilidad como producto turístico:

*a) La Manga, un producto turístico prematuramente maduro*

Tras 50 años de existencia, resulta evidente que el proyecto con el que inicialmente se diseñó La Manga ha quedado completamente superado por los acontecimientos sobrevenidos y documentados en la presente tesis durante las distintas décadas, siendo a día de hoy lo ofertado un producto urbano y turístico radicalmente distinto a lo que se proyectó.

El proyecto de Bonet, que era con sus casi 60.000 plazas ofertadas el más denso (con mucho) de todo el lote de centros turísticos que se aprobaron entre 1964 y 1975, ha quedado completamente sobrepasado por la hipertrofia final resultante que alberga cada verano más de 250.000 visitantes.

Esto ha producido, como hemos podido observar en el apartado 8.3.2 en el análisis sobre el ciclo de vida de La Manga como producto turístico, un proceso de maduración acelerado del territorio entendido como producto de mercado.

Se aprecia claramente como el proceso de saturación del suelo que acompañó al plan sur en las primeras décadas no ha seguido el mismo camino en el plan norte. Pese a encontrarse este segundo tramo urbanizado en unas condiciones similares de desarrollo, se observa una indudable y progresiva caída en la demanda debido al

desajuste entre la expectativa generada en la oferta de promotor y el escenario real, tal y como se demuestra el apartado 8.3.2 (fig. 8.84). Esto es una clara consecuencia de los mecanismos especulativos del suelo que provocarán el agotamiento prematuro de La Manga como producto turístico. Un reflejo de esto, como se aprecia en los gráficos, es la pérdida de valor del suelo, que ha acompañado a la caída en el valor global que ha sufrido La Manga como producto turístico.

En este sentido es especialmente importante el análisis realizado a la luz de los hechos en el apartado 7.1 sobre la mutación del modelo turístico que se deriva de la desestructuración urbanística del proyecto de Bonet. La retroalimentación entre turismo y urbanismo se hace patente cuando observamos cómo la atrofia urbana que se genera a causa del incumplimiento y desvirtuación sistemática del proyecto original desemboca en la desaparición progresiva del cliente original para el que se pensó el proyecto.

La Manga de Bonet, realizada sobre los idílicos presupuestos de la ley de centros, pretendía orientar la oferta turística a un cliente de gama alta, extranjero y alto valor añadido de cara a aportar las ansiadas divisas extranjeras por las que suspiraba el régimen de Franco. Esta propuesta enclavada en la cultura de la propia ley en los 60, pierde su naturaleza originaria cuando la masificación hace desaparecer las condiciones que atraen a este cliente objetivo.

Este cliente va siendo progresivamente sustituido por otro más nacional o local, de menor capacidad adquisitiva y más orientado al comprador de segunda residencia que al usuario de hotel. La pérdida de poder adquisitivo del cliente medio es un indicador importante, pero no un parámetro determinante en la pérdida de la generación de recursos del destino turístico. No así la procedencia y el perfil de comprador, ya que el nuevo cliente consume mucho menos que el anterior en La Manga (mucho menos que la proporción que le correspondería por renta) ya que enfoca fundamentalmente su gasto a la



inversión que realiza en la compra de la casa como segunda residencia de uso de sol y playa más que al uso de los servicios y actividades que ofrece el destino turístico.

De esta manera, se va consolidando un perfil de modelo turístico mucho más acentuado en la venta de suelo como única generación de recursos provocando la aparición de un círculo vicioso (fig. 9.1). La masificación, como hemos visto en los capítulos 7 y 8, implica pérdida de valor del cliente y redundante a su vez al generalizarse en la pérdida de valor de La Manga como destino. Esta devaluación dificulta la venta de más solares, lo que hace caer el precio del suelo, y esto obliga a los promotores a poner más volumen de techo edificable en el mercado, para mantener los márgenes de beneficio globales, sin embargo, esto último genera más masificación y en consecuencia más pérdida del valor del cliente.

Hay que señalar que en un principio este modelo logra subsistir durante la década de los 80 y finales de los 70, haciendo coexistir al cliente de gama alta que sigue consumiendo alojamiento y servicios en hoteles y comprando grandes mansiones unifamiliares, y el cliente de bajo valor añadido que compra pequeños volúmenes de las colmenas de pisos que se ejecutan con gran laxitud sobre lo indicado en el planeamiento.

Sin embargo, dicha cohabitación resulta insostenible en el largo plazo y el nuevo cliente "colonizador" acaba canibalizando al cliente originario que viajaba a La Manga desde los años 60, convirtiéndose en el único consumidor de La Manga en el largo plazo. Este nuevo cliente es mucho más insensible al proceso de masificación urbana que sufre el territorio costero, manteniendo su afluencia y apetito de demanda en la compra de viviendas mientras se mantengan unas condiciones macroeconómicas favorables.

Este modelo turístico y de desarrollo urbano empieza a alcanzar su agotamiento a partir de mediados de los 90. La generación de demanda comienza a estancarse creando un proceso circular del ciclo de pérdida de valor de

La Manga como producto turístico como el de la figura 9.1.

Como se ha visto en el caso del plan sur (apartado 8.2.2), el consumo de suelo abusivo llevó a un agotamiento de la demanda que acabó consumiendo el 99% del suelo disponible. Sin embargo, esta situación no se alcanza en el tramo norte con una tendencia que denota que a medida que se agota el suelo los precios crecientes de la oferta ya no son asumidos por la demanda. El grado de ocupación global del suelo edificable de La Manga Norte apenas alcanza el 70%.

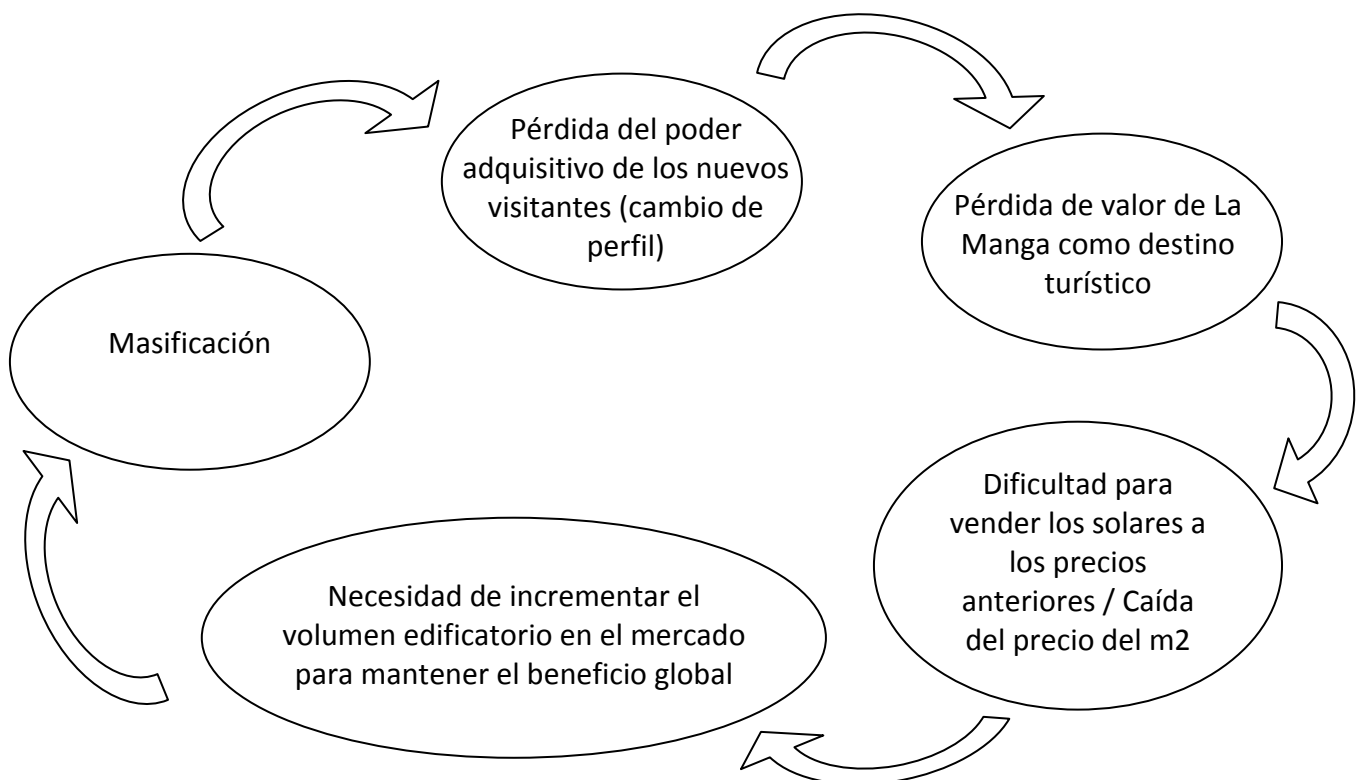


Fig 9.1 Ciclo de desvalorización de La Manga como producto turístico

Esta situación nos conduce a la idea de que el abuso y especulativo proceso vivido en el primer tramo de La Manga desde finales de los 70 ha originado una amortización acelerada de la restinga de arena como producto comercial, provocando una prematuro agotamiento en su ciclo de vida como producto turístico. Esta conclusión la obtenemos a partir de la translación territorial y urbana (apartado 8.2 y 8.3) realizada utilizando la metodología de Steinitz<sup>5</sup> con los

5. Para ello, se utiliza un modelo mixto gráfico-numérico de análisis territorial (Steinitz, C. "Our shared landscape integrating ecological, Socio-economic and aesthetic aspects in landscape planning and management" NSL City and Landscape Network, ETH Zürich, 2005).

parámetros anteriormente citados. La citada metodología nos permite contrastar como evolucionan la ocupación del suelo, el grado de saturación del territorio, los retornos generados por visitante y día, y su traducción en la variación tipológica y urbanística del tejido urbano. Podemos modelizar de esta manera el comportamiento y el ciclo de vida del proceso urbanizador de La Manga como si de un producto comercial se tratase (véase apartados 8.3.1 y 8.3.2).

El modelo refleja de manera clara que se ha llegado actualmente a un estado de avanzada maduración del mencionado ciclo. En él, la caída de valor del suelo que genera la demanda frente a las expectativas de la oferta, es de tal magnitud, que ya no es posible bajar el precio del suelo hasta un punto en el que la sobresaturación edificatoria sea capaz de compensar la pérdida de valor del m<sup>2</sup> de suelo construido. De otro lado, la coyuntura histórica va cambiando y la laxitud e indefinición legal que existía a principios de los ochenta (gracias a los diversos vacíos legales del momento), han dado paso a un marco urbanístico mucho más rígido y evolucionado que no admite las alegaldades del pasado, estando por tanto acotados los márgenes de beneficio de los promotores fundamentalmente a las coyunturas del mercado.

No tenemos por tanto una caída tan señalada en el volumen global de visitantes como sucede en otros enclaves de la costa española, especialmente debido al cierto fenómeno de "turismo cautivo" que impone el modelo de segunda residencia. Y esto más aún en un segmento social que sufre con fuerza los envites de la crisis, desechando por tanto otras posibles alternativas, que ofrecen por precio barreras de acceso claras al cliente.

Sin embargo, el mantenimiento de la demanda no es un elemento que sea capaz de compensar el escaso retorno que aporta cada visitante, cuyo margen unitario continúa menguando, en una tendencia que se mantiene desde hace años como podemos apreciar en el apartado 8.3.2. La completa ausencia de

segmentación de la oferta genera además que todos los visitantes concentren su atención y expectativas sobre los mismos parámetros, servicios, fechas de entrada y de salida, etc. generando un grave problema de sobredimensionamiento.

*b) Una estacionalidad turística, urbanísticamente agudizada*

Este fenómeno adolece, como se ha estudiado en el capítulo 7, de una variable añadida que lo agudiza como es la acusada estacionalidad. Un comportamiento que no es exclusivo de La Manga, sino que forma parte de las taras que imponía el modelo desarrollista desde principios de los 60. Encontramos pues a lo largo de la costa española numerosos enclaves que forman densificados puntos de destino durante la época estival, para luego convertirse en enormes moles de edificios vacíos durante las épocas no veraniegas.

Esta acusada estacionalidad supone actualmente un gran problema de gestión ya que implica un sobredimensionamiento de infraestructuras, servicios, personal, etc. para la administración. Una inversión que tan sólo justifica su necesidad durante unos pocos meses al año. El absoluto predominio del perfil de una oferta regida únicamente por el sol y playa de segunda residencia hace que a día de hoy sea muy difícil hacer variar la naturaleza o la orientación de la demanda, que ya se ha consolidado sobre unos parámetros muy definidos.

Al margen de los aspectos más técnicos y económicos, un enfoque desde un punto de vista más social de la gestión urbanística revela un parámetro de vital importancia que distorsiona de manera muy importante la mayor parte de los procesos urbanizadores costeros: la variable política. En este sentido, hay que señalar que el caso de La Manga es de especial interés ya que su desarrollo coincide tanto con el nacimiento del nuevo marco legal que da lugar al urbanismo moderno español, como con la profunda evolución

que sufre el marco político nacional desde los años 60 hasta nuestros días.

En el caso de la antigua restinga de arena, se aprecia como la evolución desde la tutela estatal hasta la formada fundamentalmente por el ayuntamiento, pasando por una época de indefiniciones y vacíos legales, ha sido muy negativa para su desarrollo. El tutelaje bajo los más o menos equivocados preceptos del franquismo se demostraba en gran medida eficaz en cuanto al cumplimiento de la legalidad, al margen de los preceptos ideológicos que imponía un régimen con escasa conciencia medioambiental y cuya única necesidad se centraba en captar divisas. Pese a la ausencia de regulación detallada en materia de costas, y en especial en lo referente al dominio público, la materia urbanística se ve generalmente más resguardada durante esta etapa sobre la base del interés general.

Sin embargo, la llegada de la democracia y la transferencia constitucional de la materia urbanística a autonomías y ayuntamientos derivada de ella se ha revelado profundamente nociva para el desarrollo de enclaves costeros como La Manga. La pérdida de la supervisión estatal, conjugada con las necesidades de financiación de los ayuntamientos y su mayor exposición a las presiones inmobiliarias y especulativas creó un caldo de cultivo muy peligroso para un desarrollo ordenado y estructurado del entorno costero.

A esto hay que adjuntar sin duda el efecto multiplicador que supuso el periodo de vacío legal durante los primeros años de la transición en los que los ayuntamientos asumen plenamente sus funciones de gestores y supervisores del urbanismo. Esto se producía fundamentalmente en comunidades con escasa tradición autonómica, como la de Murcia. En este caso, la presencia de figuras no completamente aquilatadas como los esotéricos entes preautonómicos que tardaron varios años en asumir sus competencias reales, generó un vacío de poder que fue aprovechado por especuladores y distintos agentes de controvertidos intereses del mercado inmobiliario.

Hay que señalar que, en el caso concreto de La Manga, la presión se produce en una esfera fundamentalmente local, a causa de la creación sobrevenida de un tejido empresarial inmobiliario de carácter local y poco profesionalizado. Tal y como se analiza en el apartado 6.3.2, existen diversos actores que de distintas maneras influyen sobre un marco político débil y en formación, que transige con numerosas irregularidades desde el ámbito municipal hasta que, de manera tardía, se produce un conflicto competencial con las Comunidad Autónoma por la aplicación de la ley de costas de 1988.

Esta coyuntura y su posterior resolución judicial, como se vio en los capítulos 6 y 7, será especialmente negativa para el desarrollo urbanístico de La Manga, generando un estado de no retorno hacia el caos urbano y turístico. Esta caótica inercia se irá atenuando en su tendencia por propio agotamiento del modelo, situación que se produce desde mediados de los años 90.

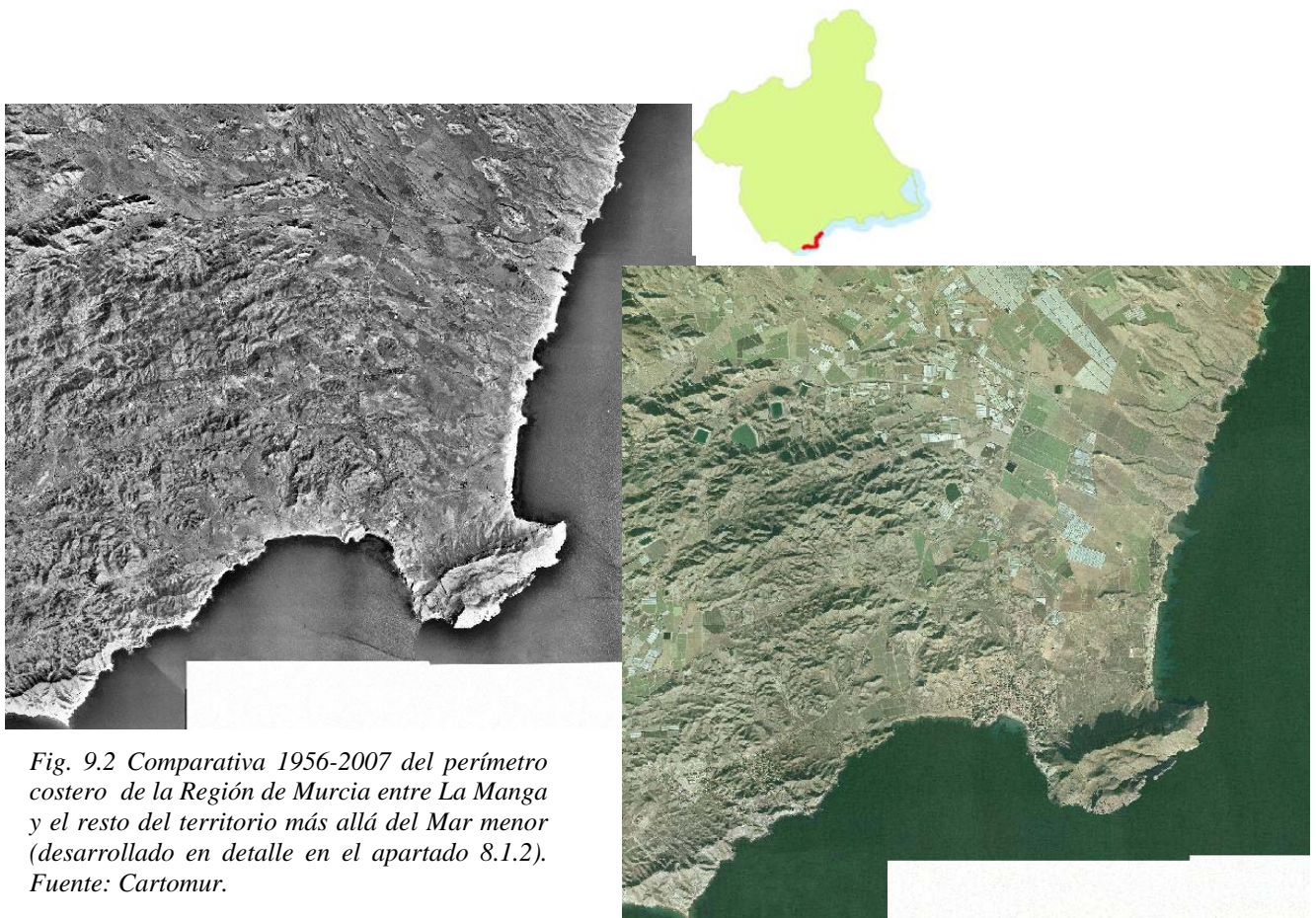
### **9.2.2 Del estudio de la problemática territorial en el paisaje litoral. Reflexiones de una intervención a gran escala diferida en el tiempo.**

Si algo queda claro a lo largo de los ocho capítulos de la presente tesis es la escala faraónica que adquirió desde un primer momento el proceso urbanizador de La Manga. En este sentido, a nivel territorial la filosofía de crear ciudades de la nada se ha revelado como una empresa que desde luego supera la escala humana, tanto por su magnitud como por lo prolongado de su desarrollo temporal.

La magnitud del proceso urbanizador en La Manga es tal, que su influencia como desarrollo urbanístico traspasa su perímetro más inmediato. Su desarrollo afecta tanto al comportamiento de su estructura comarcal, que podría situarse por geografía en los municipios del Mar Menor, como a la política turística y territorial de toda la costa de la Región de Murcia.

Una de las derivadas colaterales más interesantes del proceso urbanizador de La Manga fue en este campo la afección en la gran escala del territorio circundante. En el entorno más inmediato, el Mar Menor, se reprodujo a menor escala un desarrollo mimético del modelo turístico y urbano. Tal y como se analiza en los apartados 8.1.2 y 8.2.3, La Manga sirve de punta de lanza de un modelo de desarrollo y de consumo de suelo, cuya gobernanza analizaremos en el siguiente apartado.

Sin embargo, se aprecia un enorme contraste en el resto de la costa murciana, que salvo algún caso concreto, se encuentra apenas urbanizada. Como hemos analizado en el apartado 8.1.2, apenas se asocian efectos procesos urbanizadores en el resto de la costa (salvo algún caso aislado de la ley de 1962 como Mazarrón). Esta situación no es debida a la ausencia de actividad humana en los municipios costeros, ya que el efecto antropizante agrario tierra adentro del trasvase Tajo-Segura es claramente apreciable (fig. 9.2)



*Fig. 9.2 Comparativa 1956-2007 del perímetro costero de la Región de Murcia entre La Manga y el resto del territorio más allá del Mar menor (desarrollado en detalle en el apartado 8.1.2). Fuente: Cartomur.*



La ausencia hasta nuestros días de actividad urbanizadora asociada a la industria turística se justifica claramente como consecuencia del “efecto sumidero” que en el territorio murciano supuso La Manga en el sector inmobiliario en las décadas de los 70, 80 y 90.

Resulta interesante observar pues como se produce un comportamiento antagónico entre el entorno cercano, donde el territorio se mimetiza con el *modus operandi* de La Manga y el resto del territorio costero donde se observa actividad durante casi 40 años.

Esta asimetría en el marco territorial, actualmente tiende a entenderse desde el ámbito empresarial como un desequilibrio en la oferta. Esto motiva como se ha visto en el apartado 8.1.2 tentativas de nuevas actuaciones de futuro lejos del entorno del Mar Menor.

Podemos concluir por tanto que el fenómeno urbanizador que convirtió La Manga en elemento generador de turismo produjo por otro lado un efecto “sumidero” que llevó aparejado en su desarrollo la salvaguarda (en lo que a la afección urbanística se refiere), del resto del litoral de la Región de Murcia.

La Manga (y el Mar Menor por extensión), con su tendencia caótica en lo urbanístico y la cierta anarquía que durante muchos años presentó su modelo de desarrollo fue un polo de atracción tal, que desincentivó tentativas significativas en el resto de la costa murciana, como se ha podido comprobar del análisis prospectivo del tejido urbano en la cartografía histórica.

Ya sea por la enorme potencialidad que poseía la antigua restinga de arena, siendo capaz de absorber un ingente cúmulo de proyectos inmobiliarios, o por lo agreste y escarpado de buena parte del resto de la costa (por otro lado no excesivamente mal comunicada), lo cierto es que la Región de Murcia presenta hoy con diferencia el índice más bajo de urbanización en su primer kilómetro de costa, con poco más del 13,6% (muy

por debajo de otras regiones mediterráneas como Cataluña o Alicante que superan fácilmente el 50% de su costa).

Este comportamiento dual en la costa murciana, ha provocado que en el día de hoy el foco haya dejado de ponerse en La Manga (que es un producto como hemos concluido en el apartado 9.2.1 anticipadamente madurado, presentando un comportamiento anómalo en su ciclo de vida como producto de consumo). Este foco de interés se ha trasladado más al sur, que hasta entonces había pasado desapercibido gracias a la fuerte atracción que generaba en las empresas inmobiliarias el extinto cordón dunar.

La masificación concentrada en La Manga ha permitido (hasta el momento) una liberación del resto del litoral murciano durante el período desarrollista de los años 60, 70 y 80. Un entorno que ahora se ve fuertemente solicitado con nuevas actuaciones en enclaves vírgenes donde la potencialidad de un renovado producto turístico plantea teóricamente beneficios económicos en una región con más de 300 días de sol al año que ha hecho del turismo una de sus principales industrias, pero cuya viabilidad en largo plazo obliga a realizar una meditada reflexión sobre los objetivos y fundamentos de los proyectos turísticos y urbanísticos a acometer, si no se quieren repetir errores del pasado.

Podemos por tanto concluir dentro de un marco más general, que la interacción de estos macroproyectos del desarrollismo en el plano territorial a gran escala puede originar como hemos visto para el caso de La Manga derivaciones muy distintas, e incluso antagónicas según sea el radio de acción. Si profundizásemos más en el estudio retrospectivo del marco territorial costero español, podríamos observar seguramente como muchas de las actuales controversias territoriales de la costa de Baleares, la Comunidad Valenciana o Andalucía, señaladas en el punto 8.1.2, tienen importantes antecedentes el atrofiado desarrollo de muchos enclaves del la ley de centros de 1962. Este trabajo se propone dentro de las líneas de investigación a futuro del apartado 9.3.

### **9.2.3 Consideraciones en el debate en torno a la gobernanza urbanística y el papel de la propiedad privada del suelo para edificar.**

Una de las principales líneas argumentales que se establecen en las conclusiones de la presente tesis obedece a la necesidad de articular modificaciones y mejoras en torno a la problemática de la gobernanza en materia urbanística. Esta necesaria reflexión, posee además diversas derivaciones técnicas, administrativas y políticas en relación al papel de la propiedad privada en la edificación, el papel de las distintas administraciones y las herramientas legales que articulan las directrices políticas.

En esta última conclusión, dado que el debate en torno a la gobernanza es una problemática que supera el ámbito del mero estudio investigador abarcando temáticas legales, políticas y sociales se ha subdividido esta línea argumental en cuatro apartados.

En primer lugar, se razonaran las conclusiones que se desprenden del estudio realizado en torno a las consecuencias que las políticas territoriales llevadas por la ley de Centros de 1962 han tenido sobre el litoral mediterráneo. En segundo lugar, se plantearan (a partir del caso de La Manga) las deficiencias que el actual marco político y administrativo ha provocado en materia de gobernanza urbanística. En tercer lugar se analizará la incapacidad de la propiedad privada por sí sola para establecer un marco estable en el que el beneficio económico a corto plazo sea capaz de mantener políticas de desarrollo que no comprometan la sostenibilidad futura del entorno en donde se asientan. Por último, se establecerán líneas de actuación que aboguen por la necesidad de generar políticas orientadas a la planificación de proyectos en el largo plazo.

*a) En torno a las consecuencias que sobre el litoral español, y en especial, en el caso concreto de La Manga, tuvo la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional del desarrollismo*

Uno de los aspectos más interesantes de la presente tesis es la realización de un detallado estudio del impacto, que en materia urbanística y territorial, tuvo la llamada Ley de Centros Turísticos de 1962. Esta herramienta legal, pese a tener una influencia determinante en la historia del establecimiento del turismo como instrumento básico del modelo productivo de desarrollo nacional, no cuenta sorprendentemente con un prolífico repertorio bibliográfico en materia de investigación. Menos referencias bibliográficas encontramos aún en lo que se refiere a su impacto en las políticas de configuración territorial de los entornos costeros

Los escasos estudios realizados sobre la ley se ciñen fundamentalmente al enfoque económico y sociopolítico, analizando sus impactos y consecuencias bajo parámetros exclusivamente macroeconómicos, turísticos o sociológicos. El conocido como modelo de sol y playa (producto surgido del desarrollismo tecnócrata franquista), hunde aquí sus raíces. Se hace pues necesario establecer ciertas conclusiones generales a nivel global primero, y en detalle para el caso concreto de La Manga después, desde una perspectiva orientada al análisis de los impactos territoriales en el espacio litoral español.

Retomando los argumentos señalados en el capítulo 4, podemos establecer una consideración global al margen de las problemáticas particulares de cada uno de los 75 proyectos que la mencionada ley puso en funcionamiento entre 1964 y 1975. La ley poseía numerosas imprevisiones y falta de rigurosidad en distintos aspectos (en contraposición a la ya existente Ley del Suelo de 1956), en gran medida dada su vocación de flexibilizar y acelerar la implantación de los mencionados enclaves turísticos en un breve espacio de tiempo. Esta ausencia de concreción legisladora, sin embargo,

impidió también que se desarrollaran por ejemplo las llamadas Zonas Turísticas que enunciaba su propio título, poniéndose sólo en funcionamiento la figura de los Centros.

En este sentido, se puede concluir que pese a las numerosas indefiniciones y lagunas que presentaba la mencionada ley en aspectos técnicos y territoriales (como era la definición de los planes directores necesarios para la declaración de los centros turísticos), no se trató de un herramienta legal fundamentalmente nociva a nivel territorial, ya que pese a la activación de numerosos enclaves costeros, su puesta en marcha no implicó la reclasificación masiva de suelo rústico ni el desarrollo de un proceso desordenado en la mayor parte de los centros.

La tutela en este sentido que ejerció el ministerio dirigido por el ingeniero Vicente Mortes fue en este aspecto bastante acertada alcanzándose en un principio los fines para los que se había diseñado. Sin embargo, ha sido en el posterior desarrollo de la mencionada ley en donde se han observado las mayores carencias. En especial, desde el punto de vista territorial, en la deslavazada gestión urbanística que tuvieron muchos de estos planes directores que contemplaba la ley como herramienta técnica de desarrollo territorial.

Su naturaleza jurídicamente indefinida, a mitad de camino entre el plan general y el plan parcial, fue incapaz en muchas ocasiones de asentar un modelo turístico coherente y estructurado. Y es que uno de los principales puntos débiles de la propia ley, es que al margen de la generación de enclaves turísticos, una ley tan ambiciosa como aquella no sentaba ninguna base sobre política de desarrollo turístico o territorial, dejando al libre albedrío de la iniciativa privada la gestión y desarrollo de los futuros centros financiados con dinero público.

En este campo, los primeros roces llegaron con la enajenación de dominio público marítimo, que obligó al Estado a desarrollar la ley de 1969, antecesora de la ley de costas de 1988, y que

venía a rellenar un terreno plagado hasta entonces a los vacíos legales.

Los objetivos de cambio de modelo productivo se fueron consolidando y han sido estudiados, pero los costes de los mismos no han sido desde entonces evaluados aplicando una perspectiva amplia y pluridisciplinar. A las indudables repercusiones positivas en el campo económico, hay que añadir matices cuya consideración es importante. El más importante de ellos es la anteriormente mencionada aparición del fenómeno de la estacionalidad en la demanda. La ley (o más bien su desarrollo posterior) creó ciudades de la nada o convirtió pequeños poblados costeros en fuentes de atracción de miles y miles de turistas.

Sin embargo esta ley no previó un modelo de gestión, y esta demanda implicó la urbanización y construcción de cientos de edificios, erigiendo ciudades saturadas en verano que en invierno se convierten en fantasmales moles de hormigón vacías.

Dado el alcance de la presente tesis, cuyas conclusiones en detalle se ciñen al caso de La Manga, conviene matizar esta afirmación. De un lado, hay que señalar que la ley de centros de 1962 no planteaba los altísimos niveles de densidad que existen actualmente en la mayor parte de los enclaves costeros. De hecho, La Manga (la diseñada inicialmente) era, con mucho, el enclave más densamente planificado con cerca de 60.000 plazas previstas en 500 Ha). Estos niveles fueron en consecuencia fruto de problemáticas particulares posteriores como sucede en el caso estudiado.

De otro lado, encontramos casos como Benidorm o enclaves de la costa catalana, que no fueron adscritos al programa de la ley de 1962 cuyos resultados han sido iguales o peores en el largo plazo. Por lo tanto, podemos convenir que no se trata de una problemática de método, en tanto en cuanto tanto con la ley de 1956 como con la de 1962 se pueden obtener resultados similares, siendo pues una cuestión en la que

influye más el contexto temporal y otros parámetros.

Lo que sí es cierto, es que la ley de 1962 permitió dar nacimiento a enclaves que de otra manera nunca hubieran podido ser viables a partir de la ley del suelo, como La Manga. En este caso concreto, podemos observar como la planificación prevista por la ley ha sido notablemente superada pasando de menos de 60.000 plazas a casi 250.000. El proceso de implantación de la restinga de arena hay que circunscribirlo a una coyuntura histórica, y es sólo bajo el prisma de los parámetros de entonces que puede ser valorado como irrepetible.

Sin embargo, la historia, al igual que la economía presenta comportamientos cíclicos, y la coyuntura económica de los 60 que dio pie a la ley de 1962 parece volver a cobrar vigencia en la crisis que se prolonga desde 2008. Como hemos analizado en el apartado 8.1.2, las propias legislaciones urbanísticas autonómicas de última generación incluyen diversas figuras especiales que permiten flexibilizar la puesta en marcha de actuaciones de gran calado en la costa al margen del procedimiento ordinario, clasificándolas como estratégicas.

Asistimos pues en estos días otra vez a una coyuntura económica donde la prolongación de la crisis busca en la costa una salida como ya ocurriese hace 50 años, y cuyo desenlace y desarrollo normativo se verá en los próximos años.

*b) Del papel de las administraciones públicas y las deficiencias del actual marco político y administrativo en materia de urbanismo*

El papel que la administración ha tenido en el desarrollo de los enclaves de la Ley de 1962 en su conjunto y en el caso de La Manga en particular ha ido variando a lo largo de los últimos 50 años. Desde la tutela inicial estatal respaldada con una subvención, casi a fondo perdido, que garantizaba la ejecución de los proyectos costeros, hasta el actual marco regulador municipal y autonómico, podemos cuestionarnos en qué medida es necesario modificar el comportamiento y la metodología procedimental de la administración pública, que teóricamente es el principal garante no sólo de la legalidad, sino del establecimiento de políticas sostenibles y orientadas al beneficio global de la sociedad.

No se trata sólo de evaluar las políticas realizadas de un tiempo a esta parte, dado que la actuación de sus principales actores ya ha sido evaluada en el proceso de documentación para La Manga y éstas responden en gran medida a un contexto histórico y geográfico. Se trata sobre todo de establecer en qué medida los mecanismos existentes en materia de gobernanza urbanística y territorial se han demostrado efectivos en la búsqueda de los mencionados beneficios colectivos y económicamente sostenibles.

La acción (o a veces la inacción) de la administración española como instrumento catalizador del proceso de configuración del litoral mediterráneo genera tradicionalmente muchas interrogantes a las que se ha tratado de responder a través del análisis de un caso con la suficiente perspectiva como el de La Manga.

Dentro de las conclusiones sobre el papel de la administración y el problema de la gobernanza cabe destacar tres etapas asociadas a los distintos contextos históricos.

Para empezar nos encontramos con una primera etapa, más relacionada políticamente con



el franquismo y económicamente con la implantación de los planes de desarrollo que motivan el despegue económico de España tras una larga época de recesión motivada por políticas autárquicas de posguerra. Esta primera etapa, coincide en su inicio con la llegada del turismo de masas nacional y extranjero motivado por un contexto de crecimiento económico mundial, y se ve truncada por las sucesivas crisis del petróleo de 1973 y 1979.

En ella, podemos concluir que destaca el rigor del papel estatal de la administración, cuya tradicional rigidez en este sentido se ve compensada con por la flexibilidad jurídica que aportaba la ley de centros de 1962. En este caso, cabe evaluar la labor realizada desde un punto de vista técnico por la administración como positivo. La mayor parte de las 75 propuestas que se crean bajo dicho marco legal albergan en su diseño una base de racionalidad técnica y calidad urbanística, y en su alcance un consumo de suelo limitado, no suponiendo una reclasificación masiva desde la perspectiva territorial.

Esto no implica que se deba concluir que el marco legal creado estaba exento de numerosas deficiencias. La ausencia de transparencia, junto la relativa indefinición jurídica, hicieron de la ley de 1962 una efectiva herramienta para aquellas personas bien situadas en las familias del régimen franquista o en los aledaños del poder, transformándola en una “puerta de atrás” con amplio carácter discrecional a los procedimientos establecidos en la Ley del Suelo de 1956.

A este corolario es preciso añadirle dos matices. De un lado, tal y como se ha comentado anteriormente, en este campo es necesario reconocer que muchos de los excesos cometidos en muchos enclaves del litoral (como Benidorm, la costa barcelonesa<sup>6</sup> y malagueña, el entorno de Alicante, etc) se dieron de la misma manera en aquellos puntos que no se articularon a través de la ley de 1962 que dio nacimiento o desarrolló destinos como Marbella, Santa Pola, Motril, Campoamor y por supuesto La Manga. Y de otro lado, hay que tener muy en cuenta las servidumbres que dejó marcadas para el futuro de

6. De hecho, en la costa catalana, tal y como se analiza en el capítulo 2, durante los primeros años 70 cuando se plantean crear nuevos enclaves dentro de la ley de centros de 1962, las autoridades estatales descubren que éstos ya habían sido autorizados y puestos en funcionamiento por las autoridades municipales a través de flagrantes incumplimientos de las normas de planeamiento de la ley del suelo de 1956 (de Terán, 2003).

estos enclaves la política de financiación pública extensiva con la que desarrollaron todos estos proyectos. Los miles de millones de pesetas que se repartieron con amplio grado de discrecionalidad a empresarios cercanos al poder (José Banús, Tomás Maestre, Antonio Tárraga, etc.) generaron una dependencia financiera para estos proyectos que a la larga hizo los mencionados ambiciosos parámetros de calidad insostenibles en largo plazo.

Una situación muy diferente nos encontramos a la hora de establecer conclusiones en torno al problema de la gobernanza durante el segundo tramo histórico, que comprende fundamentalmente la época de la transición y los primeros años de democracia. En este contexto, ya finalizadas las políticas de financiación pública y la vigencia de la ley de 1962, asistimos a la progresiva (e incluso implícita) transferencia constitucional de competencias del Estado a las autonomías y ayuntamientos en materia de urbanismo.

La no asunción de manera explícita por las autonomías de estas competencias desde un primer momento, unido a una cierta dejación de funciones en lo referente al control y supervisión que son asumidos por los ayuntamientos, lleva a un cierto desgobierno en los municipios del litoral que acaba hipertrofiando el modelo que se había tejido desde la época de los 60. Los enclaves de costa son percibidos entonces por sus pobladores como una fuente de riqueza a corto plazo, ejerciendo una presión tanto económica como social no soportable por los municipios. Esto redundo en un autentico desgobierno alejado del beneficio colectivo, donde en muchos casos brilla el incumplimiento flagrante de la legalidad urbanística.

Este modelo de desarrollo cortoplacista acabará pasando de ser el motor de desarrollo de la economía de toda una comarca a una fuente de críticas de todos los sectores sociales y empresariales, provocando hasta tensiones políticas segregacionistas (apartados 7.1.2, 7.1.3 y 7.3.2) o incluso conflictos competenciales entre

administración autonómica y municipal (apartado 7.2).

Por último, tenemos dentro de la cuestión de la gobernanza en el urbanismo litoral, el papel de la administración pública durante los últimos veinte años. Consolidado el modelo político y administrativo avanzado en el apartado anterior, el desarrollo (ya jurídicamente estructurado) del entramado competencial y el marco legislativo en materia urbanística debería en teoría haber hecho retornar el problema de la gobernanza a unos cauces de racionalidad. Sin embargo, se mantienen en este sentido muchos de los defectos que el cortoplacismo cuatrienal de la democracia inducía en materia de planificación territorial. Una de las principales características de esta anomalía es la preeminencia de la economía de mercado sobre la gobernanza urbanística y territorial.

Encontramos ahora que en periodos de auge económico se produce un exceso de vivienda y consumo abusivo de suelo (especialmente en la franja litoral mediterránea) en gran medida debido al importante lucro que este modelo genera en el corto plazo para particulares y corporaciones municipales, que basan su financiación en este exceso. Paradójicamente, este modelo no se compensa en periodos de crisis, ya que sus supuestas capacidades anticíclicas en la economía son fuente de trabajo y de retornos fiscales que paliar las imperiosas necesidades sociales que acucian a los poderes políticos en épocas de recesión.

Encontramos pues en definitiva, una tendencia cortoplacista creciente en materia de gobernanza urbanística, ligada al estado económico, sea cual sea la coyuntura de este último. Este fenómeno está muy ligado a la presencia cada vez más notable en las regulaciones urbanísticas de la iniciativa privada, que se deriva de la necesidad de vincular la propiedad del suelo para edificar con la regulación de la gestión y el planeamiento.

*c) El papel de la propiedad privada del suelo y las consecuencias de su intervención en la franja litoral mediterránea*

Si algo subyace en teoría a la idea de la gobernanza urbanística, es la necesidad de que ésta redunde en beneficio de la colectividad, y a su vez en un beneficio económico para los inversores que sea sostenible y generador de riqueza en el largo plazo.

A la luz del estudio realizado de la hipertrofia urbana de La Manga resulta patente que la ausencia u omisión del deber durante buena parte de su desarrollo por parte de la administración pública fue cubierta por el interés privado. A la vista de los resultados, podemos concluir subrayando la incapacidad del inversor individual para afrontar procesos de la magnitud de La Manga, que ampliamente lo sobrepasan por su volumen en lo económico y por lo complejo en su desarrollo (sometido a vaivenes históricos de muy diversa índole) y que requerirá el concurso (sino incluso la tutela) de una administración por encima del ámbito meramente municipal.

Uno de los puntos más débiles del macroproyecto de La Manga fue sin lugar a dudas hacer recaer toda la responsabilidad del proceso sobre Tomás Maestre, un empresario sin duda visionario e inteligente, pero cuyas limitaciones fueron rápidamente sobrepasadas cuando el proceso adquirió envergadura. Y es que el control escapó por completo del gobierno de sus creadores en el momento en que las condiciones económicas cambiaron de signo. Podemos incluso afirmar que las sociedades de Maestre pierden el control del proyecto, que poseían gobernando a través de un buen plan urbanístico, no sólo a partir de la crisis del petróleo, sino incluso unos meses antes en el momento en el que se agotan las subvenciones de 11.000 millones de pesetas que el gobierno puso a su disposición para poner en La Manga en funcionamiento.

Al margen de la problemática del empresario individual para abarcar procesos urbanos cuyo desarrollo en el tiempo puede

dilatarse 30 o 40 años o cuya magnitud económica acaba sobrepasando el alcance de una inversión privada, encontramos también la problemática de la sustitución de la tutela pública por la iniciativa privada. En el apartado anterior se vieron cuales eran las consecuencias de la dejación de funciones por parte de la administración, que fija en muchas ocasiones su calendario de obligaciones con arreglo a plazos cortoplacistas como pueden ser las legislaturas de cuatro años. Sin embargo, el problema no acaba aquí, pues en el deber de tutela pública existe la necesidad de no guiar las políticas territoriales o estratégicas únicamente a través de la iniciativa privada en materia de urbanismo litoral.

La hipertrofia urbana de la antigua y exclusiva restinga de arena que Maestre se propuso “poner en valor” en los años 60 no es más que el resultado inevitable de un proceso que durante algo más de una década (1975-1985) cedió el control de su desarrollo a la pura iniciativa privada. Ésta, guiada por parámetros muy alejados del beneficio social o la mera racionalidad técnica, acabó configurando un producto turístico y empresarial tan difícil de gestionar como de rentabilizar.

El fracaso de La Manga como empresa no es más que una muestra de la rigurosidad que requiere el crear de la nada una ciudad de más de 200.000 habitantes, ahora que se ponen sobre el tapete distintos proyectos que aspiran a crear nuevos macroentornos turísticos (apartado 8.1.2). Y es que la vocación del interés privado es si cabe más cortoplacista en muchas ocasiones que el interés político, ya que a medida que aumentan las dificultades de financiación, se reducen los plazos de generación de retornos económicos siendo éstos muchas veces de sólo uno o dos años.

Esto provoca que el suelo para edificar (que es difícilmente reciclable como producto de consumo), una vez saturado o perdido su atractivo, necesite desplazarse a otros entornos con nuevos potenciales turísticos sin que la inversión presente haya sido debidamente finalizada. Una vez agotados aquellos parámetros

que aportan beneficios marginales de rentabilidad suficiente, se suelen generar entornos en decadencia o con bajo valor añadido, dado que el interés inversor privado se desplaza a otros puntos que aportan mayores márgenes.

Los productos turísticos de los 60 no terminan en muchos casos de amortizarse ni son capaces de implementar en su ciclo de vida nuevas fases de crecimiento. La plasmación práctica de esta teoría del consumo al proceso urbanístico del litoral mediterráneo lo encontramos con la demanda y la aparición de proyectos de nuevos enclaves con similares condiciones iniciales a los de 1962, cuando aún estos no han terminado de consolidarse o han vivido un proceso de decadencia e hipertrofia urbana prematuro (es el principio de la utilidad marginal decreciente<sup>7</sup>, puesto de manifiesto para el caso de La Manga en el apartado 8.2.2 y 8.3.2).

7. Corriente económica basada en los principios de Menger K., Walras L. y Jevons S. (*Microeconomía: una presentación crítica*, Guerrien B., 2008).

*d) Una coyuntura, que obliga al establecimiento de políticas orientadas al largo plazo*

En este sentido, el análisis y el conocimiento de ejemplos como el de La Manga son muy aleccionadores a la hora de abordar nuevos proyectos carentes de un modelo turístico claro. Especialmente resulta interesante en casos donde se está planteando la configuración de complejos urbanos de nueva creación a gran escala, sobre parajes vírgenes, pero de gran potencial paisajístico.

Las enseñanzas que nos otorga el estudio de La Manga aportan suficiente perspectiva histórica como para poder enjuiciar el desarrollo de un proceso urbanizador de este calado, ahora que se plantean nuevos proyectos elaborados con los mismos mimbres que el que en su día fue La Manga en la costa mediterránea. En este sentido, a nivel estructurante podemos concluir que:

- Es capital mantener el parámetro de sostenibilidad como elemento vertebrador y director de todo el proceso urbanizador, entendiendo la sostenibilidad en su más amplia acepción (urbana, económica, paisajística, empresarial, etc.) de cara poder garantizar un adecuado mantenimiento del control de las distintas variables, tanto en el corto, medio y largo plazo. El caso de La Manga es un claro ejemplo de patrón de crecimiento cuyo desarrollo al alejarse de la sostenibilidad como elemento estructurador del proceso ha acabado en un entorno urbano con una fuerte sobrepoblación, una escasa generación de retornos económicos y un marco de mantenimiento de muy difícil gestión.
- Todo proceso urbanístico litoral requiere de un modelo turístico que aplique esos parámetros de sostenibilidad al mismo nivel y en consonancia con la filosofía del planeamiento. La sostenibilidad en el largo plazo no se aplica por tanto sólo a modelo urbano de planeamiento y construcción,

sino a la necesidad de gestión y mantenimiento que arranca desde el primer día de explotación del producto turístico. No es posible articular en macroproyectos de nueva creación un desarrollo urbano carente de un modelo turístico complementario, de la misma manera que no es viable un modelo de negocio turístico cuya filosofía no venga reflejada en un plan urbanístico. En La Manga, la clara disociación de proceso urbanístico del modelo turístico inicial, llevó a partir de los años 70 a un claro empobrecimiento del propio modelo de negocio turístico, cuyos resultados no se pudieron ver con claridad hasta casi 10 años después.

Diversos investigadores<sup>8</sup> del campo turístico y empresarial han señalado que el caso de La Manga es un caso de carencia de modelo de negocio o directamente de antimodelo turístico, postulado que no se comparte plenamente en el diagnóstico de la presente tesis. Se estima en los análisis realizados (a la luz de los documentos y planes estudiados de los años 50 y 60), que existió inicialmente, pese a poseer ciertas deficiencias en sus previsiones y definición. Se trataba de un modelo racional, urbanística y empresarialmente sostenible, y cuyas líneas de actuación a nivel urbano y turístico presentaban altos niveles de compatibilidad. El resultado final se entiende por tanto absolutamente ajeno a ese proyecto inicial que creó Tomás Mestre (sin que esto suponga un eximente del resultado para la persona de Mestre).

- Es preciso evitar en todos los sentidos modelos fuertemente dependientes de la artificialidad de la subvención pública como sucedía en los centros turísticos del desarrollismo franquista de los 60, o cuya financiación privada resida en sobredimensionados apalancamientos empresariales. Los primeros, generan una fuerte dependencia como se ha visto, pese a ser coyunturales las ayudas, estando su sostenibilidad supeditada entonces a los

8. López- Morell M., Pedreño A. y Baños P. "Génesis y trayectorias del desarrollo turístico del entorno del Mar Menor". VIII Congreso de la AEHE, 2006.



marcos políticos o económicos. Los segundos, generan modelos de escaso valor añadido a largo plazo, ya que la necesidad de retornar la inversión realizada incentiva a sus promotores a acabar primando el crecimiento del volumen de ventas sobre el mantenimiento de la calidad o la racionalidad urbanística. En el caso de La Manga, resulta evidente que la formalización de un plan cuyo gran alcance se basó inicialmente en un modelo subvencionado por el Estado introdujo un fuerte componente de insostenibilidad en el mantenimiento del mismo. Y de otro lado, el excesivo apalancamiento financiero y privado posterior introdujo un riesgo de desvertebración del proceso que finalmente se acabó consumando, siendo el elemento desestabilizador final responsable de la atrofia urbana actual.

- Por último, es imprescindible, en proyectos a gran escala supeditados a un marco temporal de desarrollo en el largo plazo, aquilatar las condiciones técnicas y jurídicas del mismo, planteándose incluso la posibilidad de un cambio de coyuntura sobre la situación inicial. El proyecto inicial de Bonet no se podía considerar como negativo, incluso bajo los parámetros de la época podría considerarse como revalorizador de las condiciones del entorno. El resultado obtenido no guarda como hemos señalado ninguna relación con lo que planteaba el proyecto inicial (y en ese sentido, acontecen un gran número de variables que se han documentado), sin embargo, resulta patente la falta de previsión del proyecto original de lo que pudiese suponer un cambio de escenario en lo político, económico o social. La corrupción del espíritu del plan inicial, la aplicación de manera aviesa de la filosofía que permitía ocupar el dominio público o clasificar como suelo urbano todo el territorio, no hubiesen sido posibles si el plan original hubiese profundizado más en la definición de estos parámetros ante la posibilidad de que el marco legal que lo

creó (la ley de centros turísticos de 1962) desapareciese. En este sentido, se concluye como indispensable la prescripción de planes de contingencia que trasciendan el mero estudio económico-financiero de la propuesta urbanística, de cara a asegurar el parámetro de sostenibilidad del plan en casos de proyectos de esta magnitud.

### 9.3 Comprobación de hipótesis y objetivos planteados

De cara a formalizar de manera coherente los resultados señalados en los apartados anteriores, se procede a verificar la validez de las hipótesis y los objetivos de trabajo planteados inicialmente en el tercer capítulo de la presente investigación.

#### a) Contraste de hipótesis

Sobre la base de los resultados obtenidos se pueden comprobar las siguientes hipótesis del apartado 3.1:

- *“El diseño urbano resultante no ha permitido una atracción continua del turismo con una capacidad de reestabilización del proyecto que se puso en marcha”.*

La hipótesis era correcta. El flujo turístico ha ido sufriendo variaciones desde su inicio, tal y como se ha documentado, y el proyecto que supuso la génesis de La Manga no es el mismo que pervive hoy en día.

- *“Si se analizase el proceso desde un enfoque pluridisciplinar, se ha promovido un modelo turístico de masas de baja calidad y escaso valor añadido”.*

La hipótesis era correcta. Realizado un estudio que contempla criterios de evolución económica, urbanística y sociopolítica, se concluye que el resultado obtenido ha promovido un turismo de escaso valor añadido y con escasos retornos económicos frente a la inversión realizada.

- *“La propiedad privada del suelo para edificar no ha generado un producto óptimo, entendiéndose éste como un producto de mercado ajeno a los intereses especulativos”.*

La hipótesis era correcta. Analizado el proceso se demuestra que el papel de la propiedad privada como agente organizador del proceso fue perjudicial para el desarrollo urbano de La Manga como producto turístico, en tanto en cuanto su actuación estuvo en muchos casos sujeta a intereses especulativos.

- *“No se han seguido criterios a largo plazo para garantizar la calidad del desarrollo urbano en el planeamiento urbanístico”.*

La hipótesis era correcta. Se ha demostrado que una de las principales causas del resultado de hipertrofia urbana actual reside en la ausencia de criterios económicos y urbanísticos de diseño a largo plazo durante muchas etapas de planificación urbana y turística de La Manga.

- *“La administración no ha cumplido su función como instrumento e institución que garantice las necesidades en el largo plazo del territorio”.*

La hipótesis era correcta. El necesario papel de la administración (especialmente la municipal) como garante durante las fases de planeamiento y gestión urbanística frente a las presiones cortoplacistas no se ha cumplido correctamente, coincidiendo su ausencia con los períodos de mayores excesos especulativos en el mercado inmobiliario.

#### *b) Comprobación de objetivos*

Se procede de igual manera a comprobar que los objetivos planteados en el apartado 3.2 se han cumplido correctamente, sobre la base de las conclusiones y resultados obtenidos:

- *“Analizar del impacto económico, social y ambiental que han ido teniendo los distintos marcos político, económico y legal en el urbanismo litoral desde la aparición del fenómeno*

*del turismo de masas a través del caso concreto de La Manga del Mar Menor*".

Se ha conseguido. De los resultados del análisis realizado se ha obtenido una visión retrospectiva global del proceso, valorando los beneficios económicos y sociales, y proponiendo modelos innovadores de evaluación de estas actuaciones.

- *"Estudiar la problemática concreta en el paisaje litoral de una intervención a gran escala diferida en el tiempo"*.

Se ha realizado. Se ha conseguido además establecer un diagnóstico claro en torno a los riesgos que conllevan actuaciones desequilibradas a gran escala en el largo plazo, proponiendo criterios de valoración de las mismas.

- *"Documentar el proceso de masificación urbana en el caso de La Manga"*

Se ha realizado. Se ha documentado históricamente un proceso que carecía de estudios específicos previos con el respaldo de información contrastada, procediendo además a enjuiciar con objetividad el papel desempeñado por cada uno de los actores del mismo.

- *"Establecer conclusiones en torno a las consecuencias que sobre el litoral español, y en especial, en el caso concreto de La Manga, tuvo la Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional del desarrollismo franquista"*.

Se han establecido, con conclusiones claras en torno al recorrido que a posteriori han tenido los centros de la ley de 1962, estableciendo además para el caso de La Manga un diagnóstico territorial que desvela un fenómeno causante de la fuerte asimetría urbanizadora de la costa murciana.

- *“Establecer un diagnóstico claro sobre los resultados y la situación actual de hipertrofia urbana de La Manga”*

Se ha realizado. Se han explicado los orígenes y fundamentos de las distintas patologías urbanísticas de la trama urbana de La Manga procediendo a relacionar los parámetros de evaluación de los marcos económicos, sociales y políticos con los resultados del fenómeno de hipertrofia urbana.

#### 9.4 Posibles líneas de investigación a futuro.

Durante la presente investigación se han analizado distintos aspectos que por la naturaleza específica de la propia tesis o por su alcance limitado (ya que se hace necesario establecer un perímetro investigador) no abarcan todo los campos o la casuística posible. En este sentido, el objeto de la tesis, centrado en el análisis retrospectivo de los procesos urbanizadores en la costa mediterránea, podría ser ampliado, no en el tiempo, pero sí en el espacio a través de nuevas líneas de investigación.

Se podrían plantear nuevas líneas de trabajo a través del estudio exhaustivo de otros entornos que resultasen representativos del litoral mediterráneo o plantear análisis más superficiales que fuesen capaces de abarcar el estudio de varios enclaves singulares con los que establecer un análisis comparativo de distintos desarrollos costeros vinculados en el largo plazo.

Por otro lado, el mero hecho de emplear en algún planteamiento o hipótesis basado en líneas argumentales e investigadoras innovadoras, o cuya utilización simplemente no está refrendada por la experiencia o por investigaciones anteriores, abre un campo de trabajo importante. Análisis, como el empleo del ciclo de vida de un producto como elemento parametrizador de la calidad del resultado de un proceso urbanístico, son líneas de trabajo que si bien ya han sido iniciadas en cierta medida por investigadores de renombre como Steinitz, plantean ahora nuevas derivadas argumentales muy interesantes de las que pueden surgir numerosas nuevas líneas de investigación en la evaluación y el diagnóstico territorial.

De igual manera, el uso de metodologías más propias del análisis y evaluación de inversiones financieras como herramientas de evaluación del proceso urbanístico puede ser validado o puesto en cuestión a partir de nuevas líneas de investigación. La utilización de la formulación modificada de valor actual neto, adaptada a la problemática urbanística de la

evaluación socioeconómica de un proceso urbano, puede ser contrastada mediante la investigación de otros procesos análogos que se estudien mediante análisis retrospectivo del desarrollo urbano.

Por último, se plantea como una posibilidad interesante de cara a analizar desde el punto de vista del mercado inmobiliario el fenómeno observado, realizar un estudio en detalle del mercado de la vivienda en La Manga y otros emplazamientos análogos a lo largo de las distintas épocas abordadas.



## 10. BIBLIOGRAFÍA Y FUENTES

### 10. 1 Fuentes archivísticas y documentales

Archivo General del Ayuntamiento de Cartagena

Archivo General del Ayuntamiento de San Javier

Centro Histórico Fotográfico de la Región de Murcia (CEHIFORM)

Colegio de Arquitectos de Cataluña, expedientes de obras y planes de Bonet Castellana, en la web:

<http://www.coac.es/COAC/centredocumentacio/arxiu/>

Colegio de Arquitectos de la Comunidad de Madrid, expedientes de obras y planes varios, <http://www.coam.es>

Colegio de arquitectos de la Región de Murcia. Archivo. [www.coamu.es](http://www.coamu.es)

Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio de la Región de Murcia. Dirección General de Urbanismo y Vivienda. Archivo histórico de planes microfilmados (cesión del MOPU durante transferencia de competencias)

Hemeroteca de prensa regional y nacional. Diarios ABC, La Verdad, La Opinión. Años 60, 70 y 80.

Ribernor S.A. Archivo de documental de Francia, Alemania y Reino Unido (sociedad extinguida).

## 10.2 Bibliografía básica

Aurioles Martín J. (coord.), *“La política turística en España. Una perspectiva histórica”*. Fundación Cajamar, 2006.

Barragán Muñoz, J. M. *“Ordenación, planificación y gestión del espacio litoral”*. Barcelona: Oikos-Tau. 1994

Baud-Bovy, M. Y Lawson F. *“Tourism and recreation development”*. Londres. Architectural Press. 1977

Bote Gómez, Venancio. *“El desarrollo del turismo en España: cambio de rumbo y oportunidades científicas”* Revista de estudios autonómicos. Valencia, 1998.

Blasco Sánchez, C. *“Los recursos del urbanismo moderno frente a una nueva realidad urbana: la primera generación de los núcleos de vacaciones junto al mar”*. Actas IV congreso DOCOMOMO Ibérico. Valencia, 2003.

Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Cartagena. *“La comercialización en el contexto del desarrollo económico del área de Cartagena”*. Cartagena, 1973.

Confederación Española de Cajas de Ahorros. *“Situación actual y perspectivas de desarrollo de Murcia”*. Murcia, 1973.

Costa Morata, P. *“Gestión, Explotación y Conservación de los Recursos del Litoral de la Región de Murcia”*, 1982.

Costa Morata, P. *“Sociología litoral. Praxis reivindicativa y creación teórica en la defensa ecologista del litoral”*, Tesis Doctoral, Universidad Complutense. 2004

De la Torre Campo, J. *“Los planes de desarrollo durante el franquismo”*. Universidad de Navarra, 2009.

De Terán Troyano, F. *“Planeamiento urbano de la España contemporánea (1900-1980)”* Ed. Gustavo Gili, Madrid, 1978.

De Terán Troyano, F. *“Turismo, Arquitectura y urbanismo: contextos histórico culturales de su relación”* Actas IV congreso DOCOMOMO Ibérico. Valencia, 2003.

Fernández Álvarez, J. *“La Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional”*, en Problemas técnicos, económicos y jurídicos de urbanización de zonas turísticas, Instituto de Estudios Turísticos, Vol II, 1965.

Gaviria M., Iribas J.M., Sabbah F. y Sanz J.R., *“España a Go-Go”* Ed. Turner. Madrid, 1974.

Guerrien B., *“Microeconomía: una presentación crítica”* Ed. Maia. Madrid, 2008.

Gaviria M., Iribas J.M., Sabbah F. y Sanz J.R., *“El Turismo de Playa en España”*. Ed. Turner. Madrid, 1975.

Hermoso Carazo F.J *“La gestión del litoral bajo el prisma de la ley 22/1988 de Costas”* IV Congreso de Ingeniería Civil, Territorio y Medio Ambiente. Málaga, 2010.

Infantes Ramos, M. *“Obsolescencia y regeneración del espacio turístico colmatado”* IV Congreso de Ingeniería Civil, Territorio y Medio Ambiente. Málaga, 2010.

Iribas Sánchez J. M. *“Evolución de las rutinas del espacio; las diferentes tipologías turísticas”* Actas IV congreso DOCOMOMO Ibérico. Valencia, 2003.

Larrodera López E., *“Consideraciones generales en torno a la Ley del Suelo”*. Curso sobre figuras de planeamiento y su gestión, Colegio Oficial de Arquitectos de Madrid, 1981

Martí Ciriquián P. y Oliva Meyer J. *“Algunas intervenciones en la costa mediterránea de Alicante: tres propuestas, tres ideologías, tres actitudes”*. Actas IV congreso DOCOMOMO Ibérico. Valencia, 2003.

Mena Hornillos J. *“El modelo urbanizador resort: análisis, contexto y repercusiones en el campo de Murcia y el Mar Menor”*. Tesis doctoral Universidad Politécnica de Cartagena, 2010.

Miralles i Garcia, J.L. *“Sustainability regulations in urban planning: the experience of the*

*autonomous community of Valencia (Spain)*". Proc of the 4th Int. Conf. on Sustainable Development and Planning, eds. C.A. Brebbia, M. Neophytou, E. Beriatos, I. Ioannou & A.G. Kungolos, WIT Press:Southampton, 2009.

Miralles i Garcia, J.L. "*Real Estate Crisis and Sustainability in Spain*". Proc of the Sustainable Development and Planning V, eds C.A. Brebbia & E. Beriatos, WIT Press: Southampton, 2011.

MOPU. "*Ordenación del Territorio. Los espacios litorales en el espacio comparado*." CEOTMA (Centro de Estudios y Ordenación del Territorio y medioambiente). Madrid, 1982.

Onetti G. y Sanabria J. "*La Ley de Costas en España 20 Años después*" Boletín Costero nº4. Madrid, 2008.

Pié i Ninot, R. y Grupo de investigación Al>Tour. "*Una aproximación a la Costa del Sol desde la caracterización de la actividad turística de sol y playa en España*." Universidad de Málaga, 2010

Pérez Delgado G. "*La participación ciudadana en el planeamiento urbanístico*". Revista electrónica de Geografía y ciencias sociales. Universidad de Barcelona, 2007.

Pérez Escolano, V. "*En los orígenes del turismo moderno. Arquitectura para el ocio en el tránsito a la sociedad de masas*". Actas IV congreso DOCOMOMO Ibérico. Valencia, 2003.

Rivero Martí, P. "*Patrones arquitectónicos y urbanísticos del turismo en Florianópolis*". Tesis Doctoral. UPC, 2004.

Rosa Jiménez C. et al. "*Innovación e instrumentos de análisis territorial: La aplicación del mapping físico y digital a territorios turísticos complejos. El caso de Torremolinos-Benalmádena*". Actas XIV Congreso Iberoamericano de Urbanismo: Territorio, Turismo y Paisaje. Tenerife, 2010.

Roig J. y Álvarez F. "*Antonio Bonet Castellana: arquitecto y urbanista*". Ed. Santa&Cole. Barcelona, 1999.

Royo Naranjo L. "*Desarrollos urbanísticos en la costa del Sol: Nacimiento de un modelo turístico*

*espacial cuestionado*". IV Congreso de Ingeniería Civil, Territorio y Medio Ambiente. Málaga, 2010.

Rullán Salamanca, O. «*La regulación del crecimiento urbanístico en el litoral mediterráneo español*». Revista Ciudad y Territorio nº 168. Estudios territoriales. Ministerio de Fomento, 2011.

Tamames Gómez, R. «*Los planes de desarrollo (1964-1975)*». Información comercial española: revista de economía. ICE, 1989.

Tamames Gómez, R. «*Introducción a la economía española*». Alianza Editorial. Madrid, 2005.

Tamames Gómez, Ramón. «*La autarquía española y las rémoras para el crecimiento económico posterior*». Información comercial española: revista de economía. ICE, 2005.

Tusell Gómez, Javier. «*Historia de España (1939-1975)*». Volúmenes III y IV. Ed. Taurus, 1998

Valenzuela Rubio, M. «*La consommation d'espace par le tourisme sur le litoral andalou: les centres d'intérêt touristique national*», Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest, 1985.

V.V.A.A. «*La arquitectura del sol*» Colegios de Arquitectos de Cataluña, Comunidad Valenciana, Baleares, Murcia y Andalucía, 2002.

### 10.3 Bibliografía específica

Alonso Navarro, S. "El libro del Mar Menor"  
Editorial propia, 1976.

Ayuntamiento de Cartagena. *Plan General de Ordenación Urbana. Aprobación definitiva.* (2012)

Ayuntamiento de San Javier. *Normas Subsidiarias* (1990) y *Avance de planeamiento del plan general* (2004).

Cánovas A. y Amman A., "Monólogos", 1997  
Op. Cit. "La arquitectura del sol" Colegios de Arquitectos de Cataluña, Comunidad Valenciana, Baleares, Murcia y Andalucía, 2002.

Galiana L. y Barrado D., *Los centros de interés turístico nacional y el despegue del turismo de masas.* Investigaciones Geográficas nº39, 2006.

Gea Martínez, J. "Estudio de Bases para la Elaboración de un Modelo Urbanístico para La Nueva Manga". Mimeo, 1988.

López- Morell M., Pedreño A. y Baños P. "Génesis y trayectorias del desarrollo turístico del entorno del Mar Menor". VIII Congreso de la AEHE, 2006.

Mateo Girona, María Rosa. "Proceso de configuración y planificación territorial de un espacio turístico y de ocio: la Manga del Mar Menor". Tesis doctoral inédita. Universidad de Murcia, Facultad de Letras, 1996.

Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo: "Ordenación territorial de la zona del Mar Menor y su entorno", Madrid, Centro de Estudios de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, 1985.

Miralles i Garcia, J.L., Diaz Aguirre S. y Altur Grau V.J. "Environmental impact on the Mediterranean Spanish coast produced by the latest process of urban developments". Proc of The Sustainable City VII, WIT Press: Boston, 2012.

Grupo de investigación Al>Tour. *"Turismo líquido"*. Dpto. de Urbanismo, Universidad de Málaga, 2010

Parra Bañón J., *"Sombras en la duna"* ISSN\_2173-416X, 2011.

Rosa Jiménez C. et al., 2010. *"Una reflexión del paisaje actual de la Manga del Mar Menor desde el análisis del proyecto original de ordenación de A. Bonet Castellana y J. M. Puig Torné"*. Actas XIV congreso Iberoamericano de Urbanismo, Territorio, Turismo y Paisaje. Tenerife, 2010.

San Román, R. *"La Manga: breve historia"* Ed. Ribernor, 1979.

Steinitz, C. *"An alternative future for the region of Camp Pendleton, California"*. MIT. Graduate School of Design Harvard University, 1997.

Steinitz, C. *"Environmental Planning for Communities"*. Technology Transfer and Support Division Office of Research and Development United States Environmental Protection Agency Cincinnati, Ohio, 2000.

Steinitz, C. *"On scale and complexity and the needs for spatial analysis"* MIT. Graduate School of Design Harvard University, 1968.

Steinitz, C. *"Our shared landscape integrating ecological, Socio-economic and aesthetic aspects in landscape planning and management"* NSL City and Landscape Network, ETH Zürich, 2005.

Vallejo Pousada, R. *"Economía e historia del turismo español del siglo XX"*. Revista de Historia Contemporánea. Madrid, 2002.

V.V.A.A. *"Modelos territoriales sostenibles en espacios litorales mediterráneos"*. Ponencias de las Jornadas internacionales del 13 y 14 de diciembre de 2001. Murcia.

V.V.A.A. Promotor: Ministerio de Medio Ambiente Secretaría General para el Territorio y la Biodiversidad Dirección General de Costas. *"Hacia una gestión sostenible del litoral español"*. Diciembre 2005.

## 10.4 Entrevistas

- Baraza Martínez, Francisca. Exjefa de la de Demarcación de Costas de la CARM. Febrero 2011
- Bernabé Tomás, José María. Ex Secretario Gral. de la Consejería de Obras Públicas y Territorio de la CARM. Mayo 2010.
- Cano Vilar, José María. Promotor, presidente de HOSTELTUR. Junio 2010.
- Cegarra Rodríguez, Javier. Albañil, trabajador de La Manga años 60. Octubre 2010
- Clemente García, Antonio Ángel. Jefe de Servicio de Ordenación del Territorio de la CARM. Febrero 2010.
- Fuentes Zorita. José Salvador. Exconsejero de Obras Públicas y Política Territorial de la CARM.
- García García, José. Ingeniero de Caminos. Técnico asesor en urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Territorio en los años 80. Febrero 2012.
- Garrido Rodríguez, Fernando. Arquitecto. Octubre 2009
- Hernández Rubira, Cecilio. Ex Director Gral. de Transportes y Carreteras de la CARM. Junio 2009.
- Iracheta Aguilar, Carlos Felipe. Arquitecto. Técnico de urbanismo de la Consejería de Obras Públicas y Territorio. Febrero 2008.
- Maestre Aznar, Tomás. Promotor. Noviembre 2007
- Martínez Moya, Salvador. ExArquitecto municipal de San Javier. Junio 2009.
- Parra Hernández, José. Arquitecto. Abril 2011
- Pérez Ruzafa, Ángel. Dr. Biólogo. Catedrático de Ecología de la UMU. Marzo 2010.



- Ródenas Cañada. José María. Dr. Arquitecto. Subdirector de Urbanismo de la CARM.
  
- Serrano Moreno, Juan Enrique. Abogado especialista en urbanismo asesor del Club Costa Cálida en los años 80. Febrero 2008.

***Anejo nº 1. Ley de Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional  
(B.O.E. 31/12/1963)***

dinada a que la parte interesada cubra los trámites establecidos en los dos párrafos anteriores en los que, además de las condiciones generales, ha de resultar cumplidamente acreditada la realidad y exclusividad del referido objetivo de la ejecución de una obra pública.

Este tratamiento específico para las Uniones Temporales que aspiren a la adjudicación de una obra pública por el sistema de subasta o concurso oficial, se establece con carácter voluntario para las empresas interesadas, quienes, si así lo desean, podrán solicitar la formalización del régimen favorable para la unión mediante la observancia de lo previsto en los párrafos segundo y tercero de este apartado.

b) Las uniones temporales de empresas deberán convenirse en escritura pública e inscribirse en el Registro Mercantil.

c) El plazo de vigencia de los beneficios de esta Ley en favor de la unión temporal será idéntico al de la obra o servicio que constituya su objeto, pero siempre con el límite máximo de diez años, que en caso de excepción podrá continuar, previa petición de parte al efecto, hasta dos prórrogas de un año cada una de ellas, que otorgará o denegará discrecionalmente el Organismo del Estado que haya adjudicado la obra o el servicio, si fueren públicos, o el Ministerio de Hacienda, si tuvieren condición de obra o servicio privados.

d) Existirá un Gerente único de la agrupación, con poderes suficientes de todos y cada uno de sus miembros para ejercer los derechos y contraer las obligaciones necesarias para el logro de los fines de la unión.

Las actuaciones de la unión de empresas se verificarán precisamente, a través del Gerente nombrado al efecto, haciéndolo éste constar así en cuantos actos y contratos suscriba en nombre de la agrupación.

A estos efectos la unión temporal deberá figurar en el tráfico bajo el nombre de uno o varios de los empresarios, al que se añadirá la expresión «Empresarios Agrupados».

e) Frente a terceros las empresas coaligadas quedarán solidariamente obligadas por las operaciones en beneficio del común, sin perjuicio del derecho a repetir inherente a cada miembro y de los pactos que libremente puedan establecer en la escritura de constitución en orden a una depurada responsabilidad y garantía entre las partes y para con terceros.

#### SECCIÓN TERCERA

##### De la cesión de unidades de obra

Artículo octavo.—Cuando el titular de un contrato estipule por escrito con terceros, de conformidad a la naturaleza y condiciones del convenio principal, la ejecución de posibles unidades de una obra o un servicio, la relación así establecida distingan de los beneficios fiscales que pudieran serle aplicables de entre los establecidos en el artículo cuarto de la presente Ley.

#### SECCIÓN CUARTA

##### De la vigilancia

Artículo noveno.—Las actividades y repercusiones económicas de las sociedades de empresas serán objeto de especial vigilancia por el Ministerio de Hacienda, al objeto de evitar que desarrollen actividades distintas de las señaladas en los documentos de su constitución, que deberán coincidir con las resguardadas en el artículo segundo de esta Ley. Dicha vigilancia se llevará a cabo por el Instituto de Crédito a Medio y Largo Plazo, cuyos funcionarios tendrán las más amplias facultades para examinar todos los documentos, libros y antecedentes de la sociedad de empresas. El Ministro de Hacienda, a propuesta de dicho Instituto, podrá acordar sanciones pecuniarias cuando se advierta en la sociedad de empresas acuerdos o prácticas nocivas al interés general, todo ello sin perjuicio y con independencia de la aplicación por los Organismos o Tribunales correspondientes, de las medidas ordinarias o especiales establecidas o que se establezcan para prevenir y, en su caso, sancionar actividades de signo monopolístico. Dichas sanciones podrán alcanzar un máximo igual a la cuantía de las exacciones de todas clases dejadas de satisfacer por la sociedad de empresas, al amparo de los beneficios fiscales que esta Ley concede durante el ejercicio anterior al momento de descubrir los hechos sancionables.

En caso de reincidencia, el Consejo de Ministros, a propuesta del de Hacienda, podrá acordar la pérdida por la sociedad, agrupación o personas infractoras, definitivamente o por el tiempo que señale, de todas o parte de las ventajas establecidas en la presente Ley.

Artículo décimo.—Se modifica la composición del Consejo General del Instituto de Crédito a Medio y Largo Plazo, por

inclusión de un nuevo Vocal representante del Ministerio de Obras Públicas.

Artículo undécimo.—Se autoriza a los Ministros afectados en la esfera de su respectiva competencia para dictar las disposiciones complementarias que desarrollen los preceptos de la presente Ley o aseguren su mejor cumplimiento.

Artículo duodécimo.—La presente Ley entrará en vigor en la fecha de su promulgación.

#### DISPOSICION TRANSITORIA

Las agrupaciones de empresas que ya existieran podrán acogerse al régimen especial que en esta Ley se establece previa solicitud al efecto, y, en su caso, adaptación de sus normas al ordenamiento de la presente disposición.

#### DISPOSICION FINAL

Los beneficios a que se refiere el artículo cuarto serán aplicables a las Cooperativas y Agrupaciones Sindicales constituidas para el cumplimiento de los fines a que se refiere el artículo segundo, en cuanto no estén comprendidos en su legislación específica y siempre que se cumplan los requisitos establecidos en esta Ley para obtenerlos.

Dada en el Palacio de El Pardo a veintiocho de diciembre de mil novecientos sesenta y tres.

FRANCISCO FRANCO

#### LEY 197 1963, de 28 de diciembre, sobre «Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional».

El gran incremento de la corriente turística ha dado lugar a la aparición de fenómenos de saturación y agobio en determinadas zonas y localidades del territorio nacional más favorecidas por la afluencia de visitantes, planteando problemas a resolver con urgencia, mediante la debida coordinación de los esfuerzos necesarios a tal fin, consistentes de manera principal en la pronta adecuación de nuestro equipo turístico receptor y de la programación y ejecución de las correspondientes obras de infraestructura.

El desconocimiento u olvido de estos problemas pudiera originar la contracción de las corrientes turísticas que afluyen a nuestra Patria a consecuencia tanto de la incapacidad de los servicios receptivos como de los comunitarios, especialmente los de abastecimientos de agua, urbanización, saneamientos y otros cuyas deficiencias puedan causar un gran perjuicio a nuestro crédito turístico.

Existen, por otra parte, amplias zonas dotadas por la naturaleza de suficientes atractivos para convertirse en turísticas, pero cuyas posibilidades no están suficientemente desarrolladas, por diversas razones, entre las que sobresale, principalmente, la de la ausencia de una política de fomento que ordene, estimule o supla la iniciativa privada de una manera eficaz y facilite su adecuada explotación turística.

La importancia de estos problemas queda de manifiesto si se tiene en cuenta que la tasa teórica de crecimiento anual de la afluencia turística extranjera hace presumible que su ritmo de crecimiento seguirá ascendiendo, lo que asegura la inmediata rentabilidad de las inversiones que en este sector se hagan, sobre todo cuando se proceda a una cuidada planificación técnica de esta compleja industria que es el turismo.

Por ello la Ley comienza por declarar como objetivo de la misma la ordenación turística del territorio patrio, a través de la planificación y desarrollo de «Zonas y Centros de Interés Turístico Nacional», conforme a conceptos precisos, pero con suficiente elasticidad, de manera que se haga posible esta declaración y la consiguiente aplicación de sus beneficios, siempre que concurren razones que así lo aconsejen.

Previene la Ley que la iniciación del expediente para tales declaraciones pueda ser tanto de oficio como a instancia de parte interesada, pero, siendo preceptivo en ambos casos la apertura de un periodo de información pública, para salvaguardar todos los intereses y asegurar el mejor acierto posible en sus resultados. Finalmente, la declaración de «Interés Turístico Nacional» queda reservada al Consejo de Ministros, previa la tramitación correspondiente, como máxima garantía de su ponderación, y en su consecución queda condicionada la aplicación de los beneficios que en la Ley se detallan, cuya concesión se hará en la medida que en cada caso convenga, según se determine en el oportuno Decreto de declaración.

En su virtud, y de conformidad con la propuesta elaborada por las Cortes Españolas,

## DISPONGO:

## TÍTULO I

*Principios generales*

Artículo primero.—Es objeto de la presente Ley la ordenación turística del territorio nacional por medio de la planificación y desarrollo de Centros y Zonas de Interés Turístico

Artículo segundo.—Uno. Se consideran «Centros de Interés Turístico Nacional» aquellas áreas delimitadas de territorio que, teniendo condiciones especiales para la atracción y retención del turismo, son, previa su declaración como tales, ordenadas racionalmente en cuanto a la urbanización, servicios e instalaciones precisas para su mejor aprovechamiento

Dos. La declaración de «Centros de Interés Turístico Nacional» sólo podrá otorgarse cuando puedan concurrir en los mismos las siguientes condiciones:

- a) Capacidad mínima de quinientas plazas en alojamientos turísticos.
- b) Extensión superficial no inferior a diez hectáreas.
- c) Servicios adecuados a su capacidad de alojamiento.

No será necesaria la concurrencia de las expresadas condiciones cuando, a juicio del Gobierno, concurren circunstancias excepcionales.

Tres. La calificación de «Centros de Interés Turístico Nacional» no será concedida a las áreas incluidas en los cascos urbanos, salvo en los dos casos siguientes:

- a) Cuando por circunstancias topográficas o geográficas aparezcan claramente delimitados.
- b) Cuando se trate de conjuntos monumentales o de sectores históricos o artísticos, previo informe favorable de la Dirección General de Bellas Artes.

Artículo tercero.—Uno. Se consideran «Zonas de Interés Turístico Nacional» aquellas porciones del territorio declaradas formalmente tales, en las que, existiendo dos o más Centros acogidos a los beneficios de esta Ley y cinco mil plazas como mínimo, sea necesario, para el mejor aprovechamiento y desarrollo de sus recursos turísticos, la realización de obras y servicios de infraestructura que requieran una actuación coordinada de la Administración pública en sus diversas esferas.

Dos. Excepcionalmente podrá acordarse la declaración de «Zona de Interés Turístico Nacional», aun cuando no concurren en la misma los requisitos exigidos por el párrafo anterior, siempre que en ella concurren razones especiales de índole topográfica, geográfica, histórica, monumental, sanitaria u otras que justifiquen la excepción.

Artículo cuarto.—Es de la competencia del Ministerio de Información y Turismo la aprobación de los Planes de Promoción Turística de Centros, y de la del Consejo de Ministros la de los Planes de Promoción Turística de las Zonas, así como la de los Planes de Ordenación Urbana de Centros y Zonas y la Declaración de Interés Turístico Nacional.

Artículo quinto.—En los Centros y Zonas a que se refiere la presente Ley, las competencias atribuidas a los distintos órganos de la Administración central y local en materias relacionadas con el turismo deberán ejercitarse en forma coordinada con las propias del Ministerio de Información y Turismo, que, a tal fin, habrá de ser oído en todos los casos de ejercicio de dichas competencias.

Artículo sexto.—En todos los proyectos de utilización de los monumentos históricos y artísticos, regulados por las Leyes de trece de mayo de mil novecientos treinta y tres y veintidós de diciembre de mil novecientos cincuenta y cinco, será oído el Ministerio de Información y Turismo, que informará sobre su repercusión en los intereses turísticos.

## TÍTULO II

*Supuestos previos a las declaraciones de «Interés Turístico Nacional»*

Artículo séptimo.—Uno. El Ministerio de Información y Turismo podrá iniciar el procedimiento para la declaración de «Centro o Zona de Interés Turístico Nacional», de oficio o a instancia de persona interesada.

También podrá iniciarse de oficio cuando medie propuesta del Gobernador civil respectivo o de la Comisaría del Plan de Desarrollo Económico.

Dos. Se reconoce la condición de persona interesada dentro del ámbito territorial correspondiente:

- a) A las Diputaciones Provinciales y Cabildos Insulares.
- b) A los Ayuntamientos.

- c) A los Organismos del Movimiento y Entidades Sindicales.
- d) A las Entidades representativas de intereses culturales, económicos y sociales y aquellas otras especialmente vinculadas al fomento del Turismo.

Tres. Asimismo se reconoce dicha condición para instar la declaración, respecto a «Centros de Interés Turístico Nacional»:

- a) Al Comisario de la Zona, en el supuesto de que ésta ya existiere.
- b) A los promotores de obras, instalaciones o servicios de carácter turístico. En este caso el interesado deberá acreditar que dispone o puede disponer de terrenos necesarios a los fines de la expresada declaración.

Cuatro. Cuando el procedimiento se inicie a petición de persona interesada se acompañarán a la solicitud los documentos que reglamentariamente se determinen.

Cinco. Antes de la iniciación del expediente, bien sea de oficio o a instancia de parte interesada, el Ministerio de Información y Turismo podrá recabar los informes que estime necesarios tanto sobre la repercusión que en el Plan Nacional de Desarrollo como en el resto de los sectores de la economía nacional pueda tener el Plan de Promoción de la Zona o Centro de que se trate.

Artículo octavo.—Uno. Al iniciarse el expediente de declaración de «Centro o Zona de Interés Turístico Nacional» podrá el Ministerio de Información y Turismo interesar del Ministerio de la Vivienda y éste acordará la aplicación con carácter provisional de las normas previstas en la Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana, de doce de mayo de mil novecientos cincuenta y seis, por virtud de las cuales se restrinja o suspenda la edificación en el Centro o Zona cuyo interés turístico se pretende declarar, hasta la aprobación de su respectivo Plan de Ordenación. Dichas restricciones o suspensiones tendrán una duración máxima de seis meses. Cuando se trate de bienes del Estado, las correspondientes medidas restrictivas serán adoptadas por el Ministerio de Hacienda.

Dos. Las Ordenes ministeriales dictadas por los distintos Departamentos, según su competencia, por la que se aprueben las medidas a que alude el número anterior se publicarán en el «Boletín Oficial del Estado» y en el de la provincia o provincias a que dichas medidas afecten, debiendo aparecer claramente delimitado el ámbito territorial de aplicación de dichas Ordenes.

Artículo noveno.—Uno.—Incoado el expediente para la declaración de «Centro o Zona de Interés Turístico Nacional» se acordará, en todo caso, la apertura de un período de información pública, con arreglo a lo prevenido en el artículo ochenta y siete de la Ley de Procedimiento Administrativo y por un plazo no inferior a treinta días.

Dos. En el mismo plazo deberán elevar informe al Ministerio de Información y Turismo en relación al proyectado Centro o Zona, y dentro de su ámbito territorial de competencia los Organos siguientes:

- a) Los Gobernadores civiles.
- b) Las Corporaciones Locales.
- c) El Pleno de las Comisiones Provinciales de Servicios Técnicos.
- d) La Organización Sindical.
- e) La Dirección General de Montes, Caza y Pesca Fluvial, cuando los terrenos afectados por la Zona o Centro estén ubicados en montes públicos o del Estado.
- f) La Dirección General del Patrimonio del Estado, cuando afecte a bienes del Estado.

Tres. Transcurrido el referido plazo sin haberse recibido los informes mencionados en el párrafo anterior, se entenderá evacuado el trámite con la conformidad de los Organos que no los hubieren emitido.

Artículo diez.—Cumplido el trámite de información pública previsto por el artículo anterior y examinados por el Ministerio de Información y Turismo el resultado de la misma, así como los informes recibidos, podrá elaborarse el Plan de Promoción Turística del Centro o Zona.

## TÍTULO III

*De los Planes de Promoción y Ordenación Urbana de los «Centros de Interés Turístico Nacional»*

Artículo once.—Uno. El Plan de Promoción Turística de un Centro deberá contener los siguientes extremos:

- a) Extensión superficial y delimitación del Centro.
- b) Número mínimo y máximo de alojamientos turísticos y plazas con que ha de contar.

- c) Porcentaje de alojamientos turísticos en sus diversas clases y categorías sobre el total de los previstos
- d) Instalaciones que se consideren imprescindibles.
- e) Mejoras o modificaciones previstas en cuanto a conservación o embellecimiento del paisaje.
- f) Los estudios económicos o de otro orden que reglamentariamente se determinen.

Dos. Dicho Plan será elaborado por la persona natural o jurídica que hubiere promovido la declaración de interés turístico nacional del Centro siguiendo las directrices que al efecto le señale el Ministerio de Información y Turismo, o por éste, si la declaración se hubiera instado de oficio.

Tres. Al elaborar el Plan se tendrá en cuenta la posible existencia de otros, urbanísticos, monumentales o de obras públicas ya aprobados, así como la de servidumbres públicas impuestas sobre los inmuebles comprendidos en el ámbito del futuro Centro

Artículo doce.—Uno. En los quince días siguientes a la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de la Orden ministerial aprobatoria del Plan de Promoción Turística del Centro, el Ministerio de Información y Turismo lo devolverá, con los antecedentes oportunos, a la Corporación, organismo o persona que lo haya elaborado, con el fin de que se proceda a la redacción del correspondiente Plan de Ordenación Urbana en el plazo que la Orden de aprobación haya determinado y de acuerdo con los principios y normas de la Ley de Régimen del Suelo de doce de mayo de mil novecientos cincuenta y seis y con lo establecido en el párrafo tres del artículo precedente. Si los promotores renunciaren a la elaboración del Plan o no lo efectuasen en el plazo fijado, la Administración podrá hacerlo por sí misma.

Dos. El Plan de Ordenación Urbana deberá contener los siguientes extremos:

- a) Delimitación de los sectores en que se divide el territorio del Centro en razón de su utilización.
- b) Señalamiento de alineaciones, nivelaciones y características de las vías y plazas que en su caso se deban establecer, conservar o modificar.
- c) Determinación de las superficies destinadas a espacios libres y de las reservadas para la instalación de servicios públicos y otros de uso colectivo y general, y
- d) Reglamentación del uso de los terrenos en cuanto a volumen, destino y condiciones sanitarias y urbanísticas de las construcciones y elementos naturales en cada sector.

Tres. Al Plan de Ordenación Urbana se acompañarán los documentos siguientes:

- a) Memoria justificativa de la Ordenación Urbana propuesta, etapas previstas para su desarrollo y sistema de ejecución del Plan.
- b) Planos de información demostrativa del estado de los terrenos objeto de ordenación en su topografía, construcciones y vegetación existentes, así como del destino y utilización actual y futura de los mismos.
- c) Planos de ordenación, que serán normalmente a escala uno/dos mil por curvas de nivel de metro en metro, referidos a los extremos señalados en el párrafo anterior.
- d) Esquema de los servicios de agua, alcantarillado, alumbrado, transportes y, en general, de los mínimos obligatorios de los Municipios, así como de los servicios postales, telegráficos, telefónicos y demás comunicaciones. Deberá determinarse la suficiencia o insuficiencia de los mismos y las modificaciones que en su caso demanden las necesidades que ha de satisfacer el Centro, y
- e) Ordenanzas reguladoras de las materias señaladas en el último apartado del número anterior.

Cuatro. Para todo lo que en el presente artículo se refiere a materias de la competencia del Ministerio de Obras Públicas y especialmente en lo que atañe a la ordenación de las vías de comunicación, transporte, abastecimiento de agua y saneamiento, los Servicios del Ministerio de la Vivienda recabarán los informes oportunos y la colaboración por medio de los Organos ya existentes de los correspondientes de Obras Públicas, igualmente lo harán de la Comisión Central de Saneamientos con las materias de su competencia.

Asimismo, en lo que afecte a la restauración, repoblación forestal o modificación del paisaje, requerirán el informe de la Dirección General de Montes, Caza y Pesca Fluvial del Ministerio de Agricultura.

Artículo trece.—Uno. El Plan de Ordenación Urbana a que se refiere el artículo anterior, con los documentos expresados en el mismo, se remitirá por el Ministerio de la Vivienda al de Información y Turismo, quien lo unirá al expediente, que

será elevado en su caso al Consejo de Ministros con propuesta de Decreto, declarando de «Interés Turístico Nacional» el Centro con la consiguiente aprobación de su Plan de Ordenación Urbana.

Dos. En dicho Decreto se determinarán expresamente los beneficios que se concedan para la ejecución de los proyectos, obras y servicios incluidos en los Planes del Centro.

#### TITULO IV

##### *De los Planes de Promoción y Ordenación Territorial y Urbana de las «Zonas de Interés Turístico Nacional»*

Artículo catorce.—Uno. El Plan de Promoción Turística de una Zona deberá contener, además de los extremos consignados en el artículo once, los siguientes:

- a) Obras a realizar, con determinación de los Departamentos y Servicios que han de llevarlas a cabo y de los sistemas de ejecución y plazo de realización de las mismas. Tales obras gozarán de la declaración de urgencia a los efectos del artículo cincuenta y dos de la Ley de Expropiación Forzosa.
- b) Sistema de financiación de las obras y servicios, con especificación de las partidas presupuestarias que se contraigan al efecto o en su caso con la suplementación y habilitación de créditos que fueren necesarios.
- c) Modificaciones que hayan de introducirse en la delimitación territorial de los Centros integrados en la Zona, motivadas por su expansión y por la más adecuada ordenación de los espacios intermedios.
- d) Concesión, en su caso, de los beneficios que se determinen entre los establecidos en esta Ley para obras, actividades o instalaciones relacionadas con el turismo, a realizar en los espacios no incluidos en el área de los Centros.
- e) Proyecto de los Estatutos de la Agrupación o Agrupaciones Forzosas de los Municipios comprendidos en la Zona que habrá de constituirse para atender a los intereses turísticos comunes a la misma.

Dos. En dicho Plan, que será elaborado en todo caso por el Ministerio de Información y Turismo, se determinarán las obras y servicios a realizar, el orden de ejecución y sus características, teniendo en cuenta las condiciones de ordenación territorial y urbanística de la zona o comarca.

Artículo quince.—Uno. La aprobación del Plan de Promoción Turística en una Zona habrá de hacerse por acuerdo del Consejo de Ministros, a propuesta del de Información y Turismo

Dos. En el acuerdo aprobatorio del Plan se determinará el plazo dentro del cual los Ministerios de la Vivienda y Obras Públicas, con la colaboración, en su caso, de la Corporación Local o entidad que hubiese instado la declaración de interés, elaborará el correspondiente Plan de Ordenación Territorial y Urbana de la misma, con sujeción a las necesidades y supuestos contenidos en el Plan de Promoción.

Artículo dieciséis.—Uno. Elaborado el Plan de Ordenación Territorial y Urbana de la Zona, será remitido al Ministerio de Información y Turismo, quien, en unión del correspondiente Plan de Promoción y previo informe de la Comisión Interministerial de Turismo, elevará, en su caso, el expediente al Consejo de Ministros con propuesta de Decreto, declarando de «Interés Turístico Nacional» la Zona de referencia, con la consiguiente aprobación del Plan de Ordenación.

Dos. En dicho Decreto se creará el cargo de Comisario de Zona, como Organismo gestor de ésta, y se fijarán especialmente los beneficios que se concedan para la ejecución de los proyectos de obras y servicios estudiados en los Planes de la Zona, dentro de los establecidos en la presente Ley. También se podrá declarar en el Decreto la urgencia de las obras a realizar para promoción turística de la Zona, a los efectos del artículo cincuenta y dos de la Ley de Expropiación Forzosa, así como especificarse las partidas presupuestarias que se contraigan al efecto o los suplementos y habilitaciones de créditos que fueren necesarios, en su caso.

#### TITULO V

##### *De los efectos de la declaración de «Interés Turístico Nacional»*

Artículo diecisiete.—Uno. La declaración de «Interés Turístico Nacional» llevará aparejados los siguientes efectos:

- a) Ejecutoriedad inmediata de los Planes de Promoción Turística y Ordenación Territorial y Urbana aprobados
- b) Obligatoriedad para la Administración y los particulares del cumplimiento de las disposiciones sobre Ordenación Turística contenidas en los Planes.

c) Otorgamiento por parte de los Organos competentes de la Administración Central o Local de las autorizaciones y licencias que se soliciten para las obras, construcciones, instalaciones, servicios y actividades concretamente previstas o incorporadas a los respectivos Planes.

d) Otorgamiento de las autorizaciones que procedan en relación con los bienes a que se refiere el apartado e) del artículo veintinueve de esta Ley, siempre que estén previstos en los referidos Planes y en las condiciones que en el mismo se señalan. Dichas autorizaciones cesarán cuando en los plazos señalados no se realicen las obras o se instalen los servicios previstos en el Plan.

e) Otorgamiento de la autorización para la adquisición de bienes por extranjeros, exigida por la Ley de veintitrés de octubre de mil novecientos treinta y cinco, sin perjuicio de las servidumbres y condiciones en ella previstas.

f) Otorgamiento de la autorización a que se refiere el Decreto-ley de veintitrés de marzo de mil novecientos sesenta y dos para la adquisición de fincas rústicas por extranjeros en cantidad superior a la establecida por el mismo.

Dos. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado c) del párrafo anterior, y a tenor de lo que previene el artículo treinta y nueve de la Ley de Procedimiento Administrativo, cuando se trate de concesiones, autorizaciones o licencias dentro del Centro o Zona respectivos, solicitadas por motivos o para fines turísticos, si por razón del lugar u objeto de las mismas hubiesen de intervenir con facultades decisivas otros Departamentos Ministeriales u Organismos Autónomos, el oportuno expediente se tramitará y resolverá, en todo caso, por el Ministerio de Información y Turismo, que de conformidad con lo establecido en el citado artículo recabará de los otros Departamentos u Organismos, a los que especifica y legalmente compete alguna intervención en el asunto, cuantos informes y autorizaciones sean precisos.

Tres. Las autorizaciones y licencias comprendidas en los números anteriores se entenderán siempre concedidas sin perjuicio del abono de las procedentes exacciones, tasas, cánones o derechos a los órganos que correspondan.

Artículo dieciocho.—Uno. Como consecuencia de la declaración de «Interés Turístico Nacional» de un Centro o Zona, las industrias existentes en los mismos deberán efectuar las correcciones precisas en sus instalaciones a fin de acomodarse en su funcionamiento al interés turístico. De no ser ello técnicamente posible gozarán, para su traslado, de los beneficios que les puedan ser aplicables y que esta Ley establece, pudiendo llegarse si fuere preciso a su expropiación forzosa. El otorgamiento de beneficios en el supuesto de traslado de las industrias deberá hacerse, en cada caso concreto, por acuerdo del Consejo de Ministros.

Dos. Las industrias que pretendan instalarse dentro de un Centro o Zona declarado de «Interés Turístico Nacional» se sujetarán a las prescripciones de sus respectivos Planes, y, en todo caso, cuando del establecimiento de tales actividades pudiera resultar perjuicio para los fines turísticos, el voto fundado desfavorable del Delegado provincial del Ministerio de Información y Turismo en la Comisión Provincial de Servicios Técnicos, motivará la consulta del expediente a la Comisión Interministerial de Turismo.

Artículo diecinueve.—Uno. De modo similar a lo dispuesto en el artículo anterior, los aprovechamientos de bienes de dominio del Estado, provincia y Municipio, dentro de un Centro o Zona, deberán hacerse compatibles con el interés turístico, y asimismo, de no ser ello posible, podrá llegarse a su expropiación forzosa.

Dos. En los expedientes que se tramiten sobre tales aprovechamientos se dará audiencia al Ministerio de Información y Turismo, y de resultar desfavorable su informe, se elevarán a resolución del Consejo de Ministros, previo dictamen de la Comisión Interministerial de Turismo.

Artículo veinte.—Uno. La vigencia de los Planes de Ordenación de un Centro o Zona declarado de Interés Turístico Nacional se ajustará a lo dispuesto en la Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana.

Dos. Cuando existan circunstancias excepcionales debidamente justificadas el Consejo de Ministros podrá decretar la revisión de los Planes aprobados.

## TITULO VI

### De los beneficios de la declaración de «Interés Turístico Nacional»

Artículo veintiuno.—Uno. Las personas que al amparo o como consecuencia de los Planes de Promoción y Ordenación reciben en un Centro o Zona declarado de «Interés Turístico

Nacional» inversiones, obras, construcciones, instalaciones, servicios o actividades relacionadas con el turismo, podrán gozar de los siguientes beneficios:

a) Reducción de hasta un cincuenta por ciento de los impuestos que gravan los actos de constitución y ampliación de Sociedades que tengan por objeto directo y exclusivo dichas actividades y los contratos de adquisición de los terrenos comprendidos en el Plan de Ordenación y las declaraciones de obra nueva.

b) Concesión de un régimen fiscal de amortización de carácter especial sin limitación de ninguna clase durante el primer quinquenio.

c) Bonificación hasta un noventa por ciento en los aranceles aduaneros para la importación de maquinarias o útiles necesarios para las construcciones e instalaciones turísticas que no sean producidos por la industria nacional.

d) Preferencia para la obtención de créditos oficiales, entendiéndose implícita la declaración de excepcional utilidad pública en todos los proyectos elaborados con sujeción a los planes.

e) Derechos de uso y disfrute, y en la forma que proceda, de los bienes de dominio público o del Estado y de las Corporaciones Locales.

Se exceptúan de las formalidades de subasta las adjudicaciones de estos derechos para los fines de la presente Ley, fijándose el precio o canon a satisfacer por el Jurado Provincial de Expropiación, con arreglo a los trámites establecidos para los expedientes de esta naturaleza.

f) Enajenación forzosa en la forma autorizada por el artículo I del título IV de la Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de los terrenos cuyos propietarios, en el plazo de dos años, no hubieren emprendido o seguido a ritmo normal las obras necesarias para su utilización conforme al Plan de Ordenación.

Dos. A propuesta del Ministerio de Información y Turismo se determinarán por Decreto los beneficios de que goce el Centro o Zona correspondiente, salvo los relativos a los apartados a), b), c) y e), este último cuando se refiera a bienes del Estado, que serán determinados a propuesta del Ministerio de Hacienda y previo informe del de Información y Turismo. La publicación de ambos Decretos será simultánea.

Artículo veintidós.—Uno. Las solicitudes para la concesión de los beneficios que la presente Ley establece se presentarán ante el Organismo competente por razón de la materia, siendo requisito indispensable acompañar una certificación del Comisario de la Zona acreditativa de que la actividad a desarrollar por el solicitante se acomoda a las previsiones de los Planes base de la declaración de «Interés Turístico Nacional».

Dos. En el supuesto de «Centros de Interés Turístico» que no se hallen integrados en una Zona, la certificación expresada en el número anterior será expedida por el Delegado provincial de Información y Turismo.

Artículo veintitrés.—Uno. Todos los beneficios establecidos por esta Ley se entenderán estrictamente condicionados en su disfrute al cumplimiento de las normas y directrices contenidas en los respectivos Planes. Su inobservancia determinará la aplicación de las medidas previstas por los artículos siguientes.

Dos. El Ministerio de Información y Turismo ejercerá una función genérica de fiscalización y sanción, sin perjuicio de las específicas que por razón de la materia corresponde a cada uno de los Departamentos interesados. Las Corporaciones Locales podrán fiscalizar y vigilar el cumplimiento y ejecución de los Planes, dando cuenta de las infracciones al Ministerio de Información y Turismo para la sanción correspondiente, siendo parte en el expediente que se instruya la Corporación Local, a la que se dará conocimiento de la resolución que recaiga como consecuencia del mismo.

Tres. Cuando en el ejercicio de las expresadas funciones un Departamento ministerial adopte cualquier resolución, la notificará a los Organos concedentes de los beneficios por sí, atendiendo a la gravedad de la infracción, procediéndose la supresión de los mismos y consiguiente reintegro, en su caso.

Artículo veinticuatro.—Además del incumplimiento concreto de las normas y directrices contenidas en los Planes, se considerarán aquellas infringidas cuando en las obras, instalaciones, servicios y actividades desarrolladas al amparo o como consecuencia de los citados Planes concorra alguno de los supuestos siguientes:

- Realización defectuosa.
- Desviación de los fines señalados en el Plan.
- Inobservancia de los plazos correspondientes, salvo caso de fuerza mayor debidamente comprobado.

Artículo veinticinco.—Uno. El incumplimiento de las normas y directrices de los Planes, en los supuestos referidos en el artículo anterior, llevará aparejado los siguientes efectos:

- a) Si la realización defectuosa fuese corregible, el infractor efectuará a su costa las rectificaciones oportunas, y si se probase su conducta dolosa, se procederá a la imposición de multa.
- b) Cuando tales defectos no fuesen corregibles o se hubiere producido una desviación de fines, se impondrá una multa y se acordará la suspensión y devolución, en su caso, de los beneficios concedidos, obligando al infractor, si se considerase necesario, a la reposición de las realizaciones hasta una situación compatible con las prescripciones del Plan o ejecutándolo a su costa. El infractor podrá ser sustituido en su actividad por cualquier particular solicitante, descontándose del precio de la enajenación forzosa las deducciones que procedan, conforme a lo antes señalado.
- c) La no realización de las obras en el plazo establecido al efecto determinará la suspensión y devolución, en su caso, de los beneficios, así como la sustitución del infractor en forma idéntica a la establecida en el apartado anterior.

Dos. La cuantía de las multas a que se refiere el número anterior no será superior a doscientas cincuenta mil pesetas cuando se imponga por el Ministro competente por razón de la materia, quien podrá elevar, en su caso, al Consejo de Ministros propuesta de sanción hasta un millón de pesetas.

#### TITULO VII

##### De los Organos de dirección, gestión, coordinación y vigilancia

Artículo veintiséis.—Uno. Sin perjuicio de las facultades reconocidas en esta Ley a diferentes Organos de la Administración Central y Local y de las propias del Ministerio de Información y Turismo, se atribuye a la Comisión Interministerial de Turismo, en los casos en que sea necesario, el carácter de Organismo coordinador de las actividades derivadas de la aplicación y ejecución de los Planes de Promoción Turística y Ordenación Territorial y Urbana.

Dos. Las Comisiones Ejecutivas de la Comisión Interministerial de Turismo estarán integradas, a los efectos de este artículo, por los Directores generales y representantes oficiales de los Organismos enumerados en el Decreto de veinticinco de junio de mil novecientos cincuenta y cuatro, un representante de la Comisaría del Plan de Desarrollo Económico que ostente el cargo de Subcomisario y, además, por el Secretario general de la Organización Sindical y los Directores generales del Patrimonio del Estado, Administración Local, Sanidad, Obras Hidráulicas, Puertos y Señales Marítimas, Arquitectura, Vivienda, Urbanismo, Promoción del Turismo y Empresas y Actividades Turísticas.

Artículo veintisiete.—Uno. Los Ministerios de la Vivienda y Obras Públicas, a través de sus Organos competentes, ejercerán la vigilancia y el control técnico sobre las obras que se lleven a cabo como consecuencia de los Planes de Ordenación en los Centros y Zonas declarados de «Interés Turístico Nacional».

Concurrirán a estas funciones de vigilancia y control las Corporaciones Locales, dando cuenta de las irregularidades que se aprecien.

Dos. El Ministerio de Información y Turismo encomendará a la Gerencia de Urbanización del Ministerio de la Vivienda la adquisición de terrenos y la gestión urbanizadora con los fines siguientes:

- a) Obtener terrenos y solares en condiciones económicas adecuadas que permitan la promoción de actividades turísticas.
- b) Adquirir terrenos y urbanizarlos para el establecimiento en ellos de Centros Turísticos o elementos especiales que por situación o características convenga ejecutar directamente o mediante el régimen de concesión.
- c) Adquirir terrenos cuyos propietarios no hubieren emprendido o seguido a ritmo normal las obras necesarias para su utilización conforme a los Planes aprobados.
- d) Adquirir, mediante expropiación forzosa, los terrenos o fincas de aquellos promotores que hubieren incumplido los compromisos contraídos con arreglo a los Planes, y
- e) Adquirir, mediante expropiación forzosa, aquellas instalaciones que fueran declaradas incompatibles con la ordenación urbanística aprobada.

Artículo veintiocho.—Uno. El Comisario de Zona a que se refiere el número dos del artículo dieciséis de esta Ley tendrá la consideración de Organismo gestor y de asistencia técnica para el desarrollo de los Planes de Promoción y Ordenación de la

misma, atendiendo a la ejecución de las resoluciones emanadas del Ministerio de Información y Turismo relativas a los mismos y prestando atención permanente a la situación de la Zona, con el fin de formular los informes y propuestas precisas para la mayor efectividad de su aprovechamiento turístico.

Dos. El nombramiento de Comisario de Zona se hará por Decreto, a propuesta de los Ministros de Gobernación e Información y Turismo, y recaerá en el Gobernador civil de la provincia en que radique la Zona, si bien, cuando la magnitud y volumen de los problemas de promoción de ésta lo aconseje, o cuando abarque territorio de dos o más provincias, podrá el Ministro de Información y Turismo proponer para tal cargo a persona distinta que pueda ejercerlo con plena dedicación.

Artículo veintinueve.—Uno. En el ámbito provincial, las funciones de coordinación de las actividades en los Centros y Zonas corresponderán a las Comisiones Provinciales de Servicios Técnicos, que podrán incorporar a sus sesiones las representaciones que estimen oportunas.

Dos. Las deliberaciones de las citadas Comisiones Provinciales de Servicios Técnicos en las materias objeto de esta Ley serán comunicadas al Ministerio de Información y Turismo.

Artículo treinta.—Uno. Los Delegados provinciales del Ministerio de Información y Turismo tendrán el cometido de cumplimentar y, en su caso, atender a la ejecución de las directrices y resoluciones emanadas del Departamento y de los acuerdos de las Comisiones Provinciales de Servicios Técnicos cuando éstas se refieran a «Centros de Interés Turístico Nacional» no encuadrados en una Zona.

Dos. Por otra parte, serán los encargados de recoger, para someterlos a dichas Comisiones o a los Organos competentes, los proyectos y necesidades sobre promoción turística de los Centros no radicados en una Zona que sean planteados por la Comisión Interministerial de Turismo, la Organización Sindical y cualquier otra Entidad o persona.

#### DISPOSICIONES FINALES

Primera.—Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a lo dispuesto en la presente Ley.

Segunda.—En todo lo que no se encuentra regulado en esta Ley y en cuanto sea de aplicación, serán supletorias de la presente la de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana de doce de mayo de mil novecientos cincuenta y seis, la de Régimen Local de veinticuatro de junio de mil novecientos cincuenta y cinco y la de Defensa del Patrimonio Artístico Nacional de trece de mayo de mil novecientos treinta y tres.

Tercera.—Por los Ministros de Hacienda, Obras Públicas, Vivienda, Gobernación e Información y Turismo se dictarán las disposiciones complementarias precisas para la aplicación de esta Ley.

#### DISPOSICION TRANSITORIA

Los promotores de Centros o Zonas Turísticas, en periodo de construcción, que en el momento de la promulgación de esta Ley tengan aprobados sus proyectos de urbanización por las Comisiones Provinciales de Urbanismo y aspiren a que sean declaradas de «Interés Turístico Nacional» tendrán preferencia en la tramitación de su solicitud, pudiendo dispensarse de aquellos trámites que reglamentariamente se determinen.

Dada en el Palacio de El Pardo a veintiocho de diciembre de mil novecientos sesenta y tres.

FRANCISCO FRANCO

LEY 198/1963, de 28 de diciembre, de Bases de Contratos del Estado.

Desde que, a comienzos del presente siglo, se promulgaron las normas capitales sobre contratación administrativa, hasta ahora en vigor, múltiples e importantes acontecimientos han variado los supuestos en que aquéllas se cimentaban. El avance de la ciencia del Derecho exige, periódicamente, concretar en normas positivas las orientaciones requeridas por la situación sociológica imperante; de aquí que el objetivo primordial que persigue la presente Ley de Bases sea el establecer en nuestro ordenamiento una regulación completa de los contratos del Estado, bajo principios jurídicos y administrativos acordes con las necesidades actuales. Materia tan interesante como la actividad pública contractual, en especial la que afecta a obras y servicios públicos, carecía en el ordenamiento vigente de una total disciplina, pues como tal no puede ya calificarse al capítulo V de la Ley de Administración y Contabilidad y al pliego

***Anejo nº 2. Documentos técnicos (planos urbanísticos) de las declaraciones de Centro Turístico de La Manga y Planes de Puerto Mayor y Veneciola:***

- *Declaración centro turístico Hacienda La Manga de Cartagena (12/09/66)*
- *Declaración centro turístico Hacienda La Manga de San Javier (27/01/69)*
- *Plan de puerto base o invernada de Puerto Mayor (1974)*
- *Plan Especial de ordenación de Veneciola (1975)*

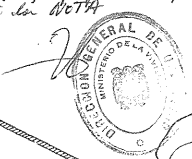


*- Declaración centro turístico Hacienda La Manga de Cartagena (12/09/66)*



"EL VIVERO"

*En el original se existe  
los otros depósitos marcados  
en la planta*



ESQUEMA DE  
DISTRIBUCION DE VOLUMEN  
RESERVADO EN LOS  
CUAL TIENE UNICA-  
LE CARACTER INDIVIDUAL  
SUS UBICACIONES  
FINIRAN CON LAS  
ACCIONES DE DENSIDAD  
VOLUMEN EN LOS RESERVADOS  
Y EN PLANOS DE CONSOLIDACION  
B. Bonet

**PLAN DE ORDENACION DE LA ZONA DE MARCHAMALO**

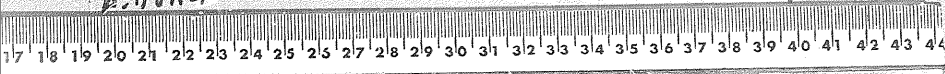
- ZONIFICACION.**
- ZONA DE USO COLECTIVO.- APARTAMENTOS, HOTELES, BUNGALOWS, VIVIENDAS PLURIFAMILIARES, BARES, RESTAURANTES, BOITES, TIENDAS, MERCADOS, GARAJES, CAPILLA, CENTROS CULTURALS, Y DEPORTIVOS, ETC.
  - ZONA INDIVIDUAL.- PARCELACION MINIMA 2000 M<sup>2</sup> PARA VIVIENDAS UNIFAMILIARES.
  - ZONA DEPORTIVA.- COMPATIBLE CON ESTABLECIMIENTOS DE BANOS, BAR, RESTAURANTE, CLUB, ETC.

1: 2.000

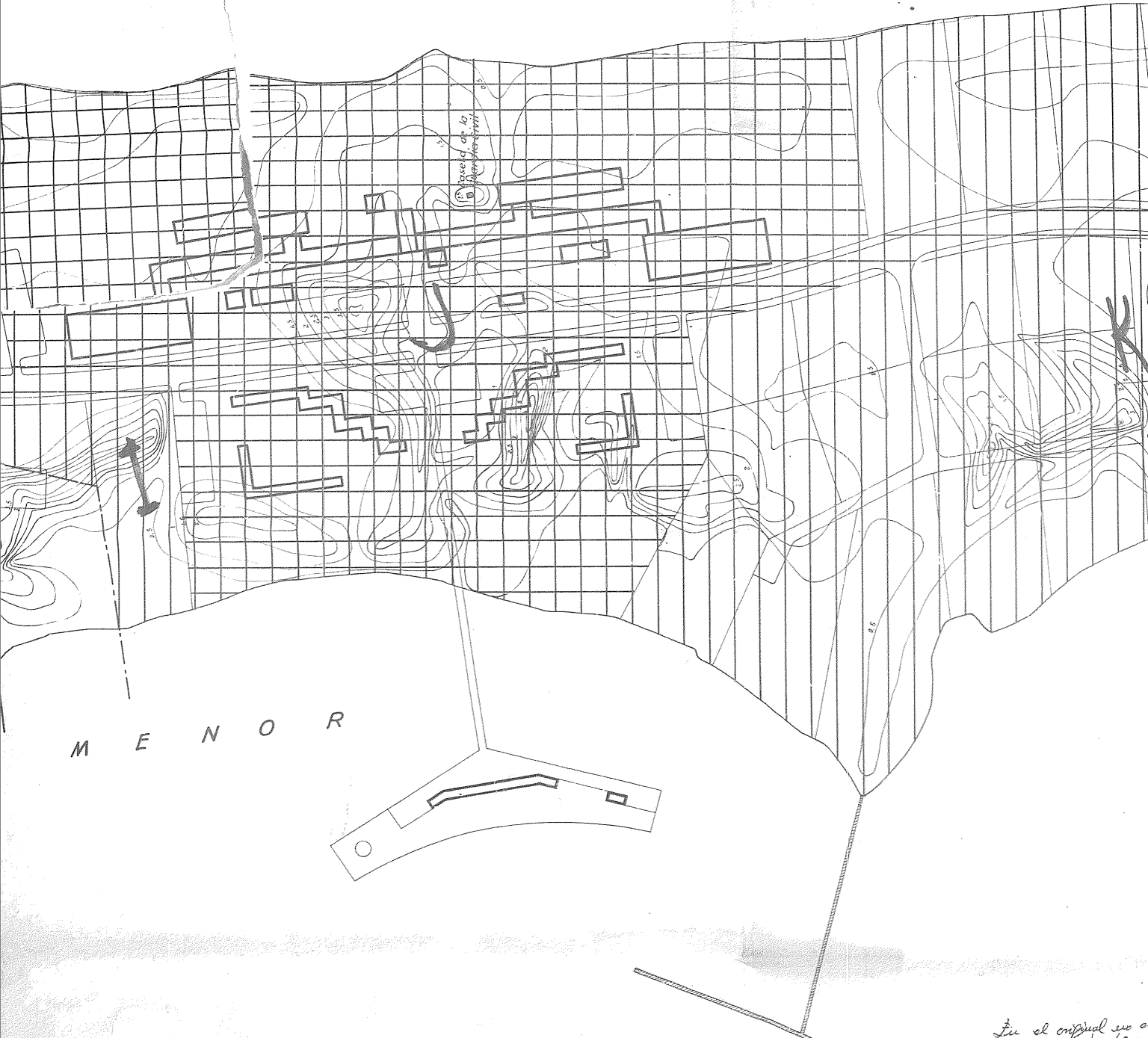
**CABO DE PALOS  
(CARTAGENA)**



**ANTONIO BONET  
J. PUIG TORNE  
ARQUITECTOS**

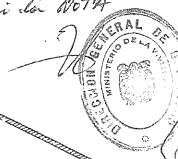


M E D I T E R R



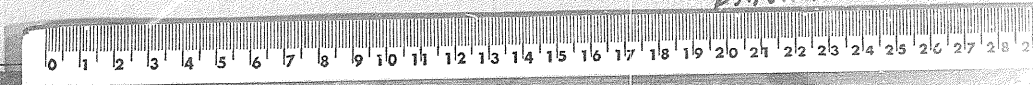
M E N O R

En el original se a  
los otros dos puntos por  
en la nota

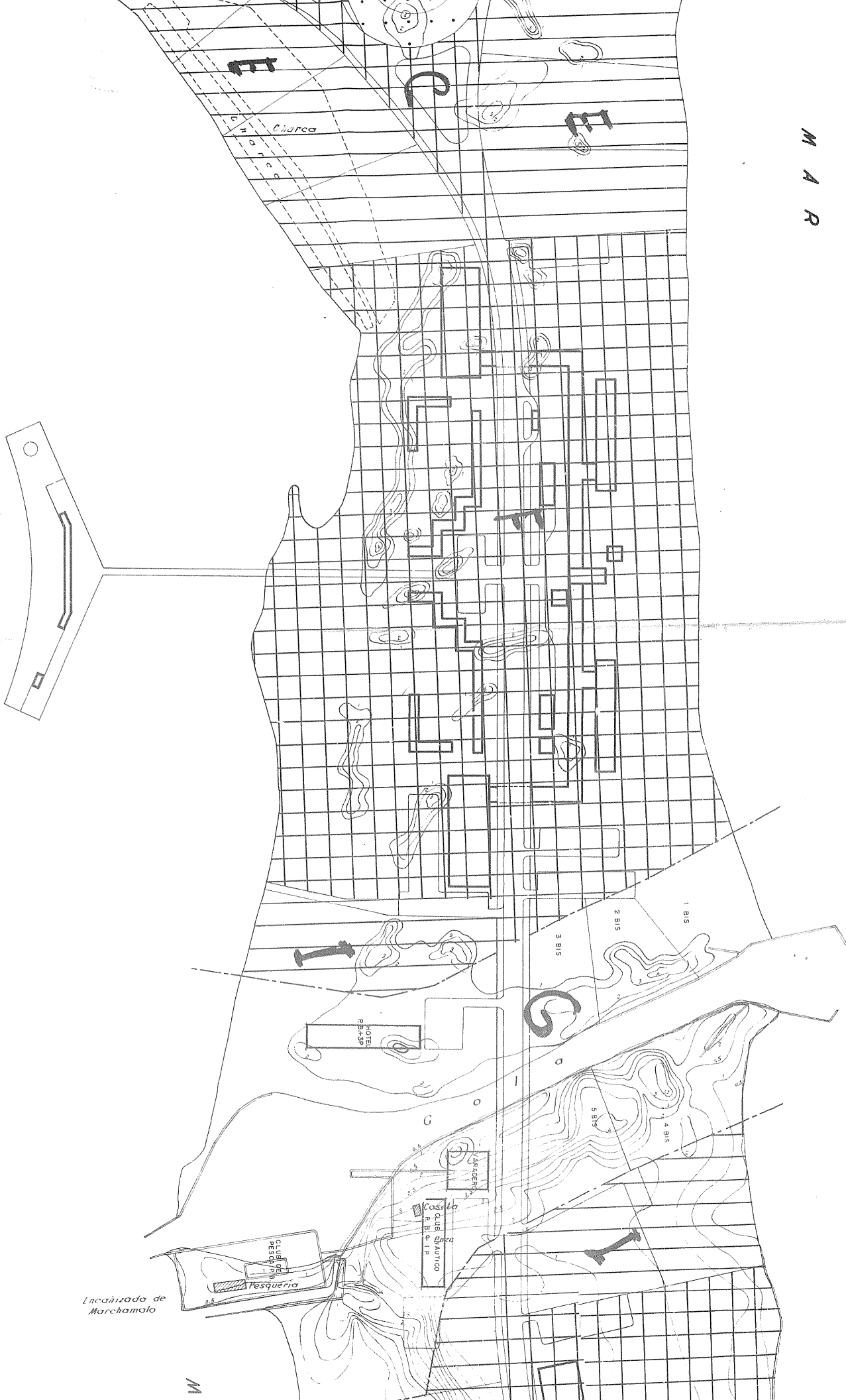


NOTA: EL ESQUEMA DE  
DISTRIBUCION DE VOLUMENES  
EXPRESADO EN LOS  
NUCLEOS TIENE UNICA-  
MENTE CARACTER INDICATIVO.  
SUS UBICACIONES  
SE DEFINIRAN CON LAS  
LIMITACIONES DE DENSIDAD  
Y VOLUMEN EN LOS RES-  
PECTIVOS PLANOS DE CON-  
STRUCCION

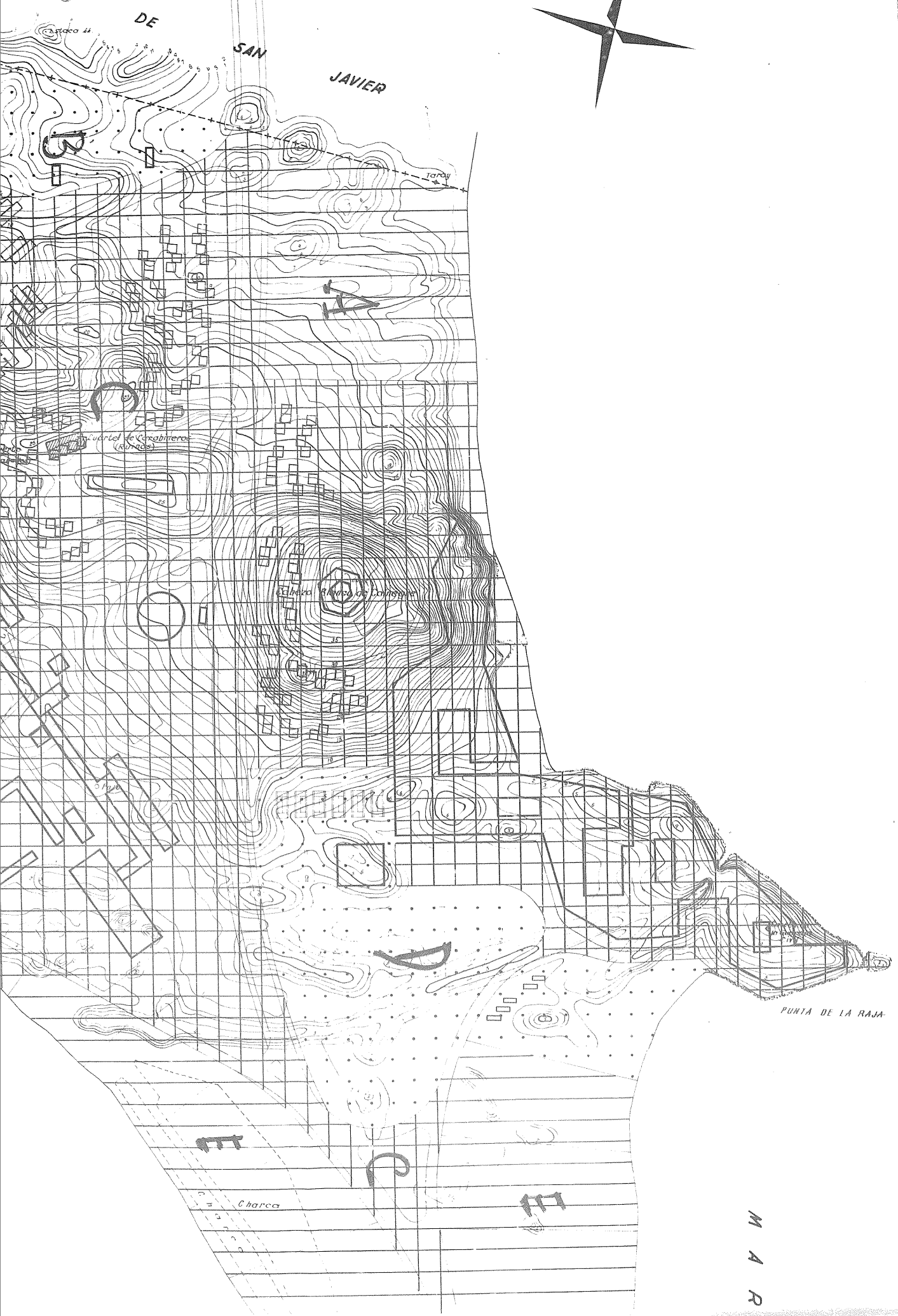
B. POWET



M A R



M



DE

SAN

JAVIER

Castro II

B

A

C

Cuartel de Carabineros

El Barrio Elvira de Domínguez

D

PUNTA DE LA RAJA

E

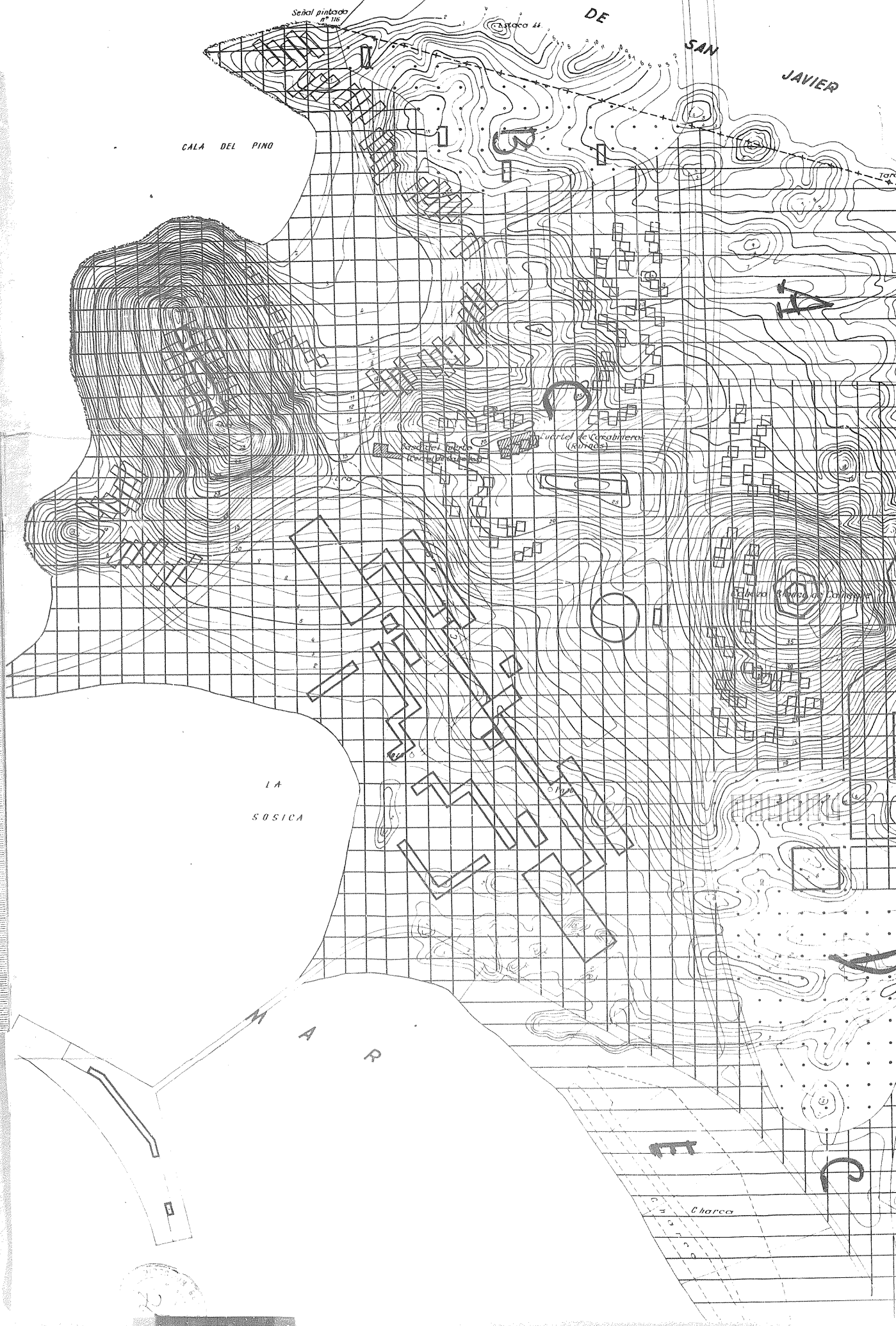
Charca

C

E

M  
A  
R

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44



NA SOLARES RESIDENCIAS UNIFAMILIARES



ucción  
os  
ca-  
TMB  
iones  
los  
ion.

Fue el original con  
ante del NOTA

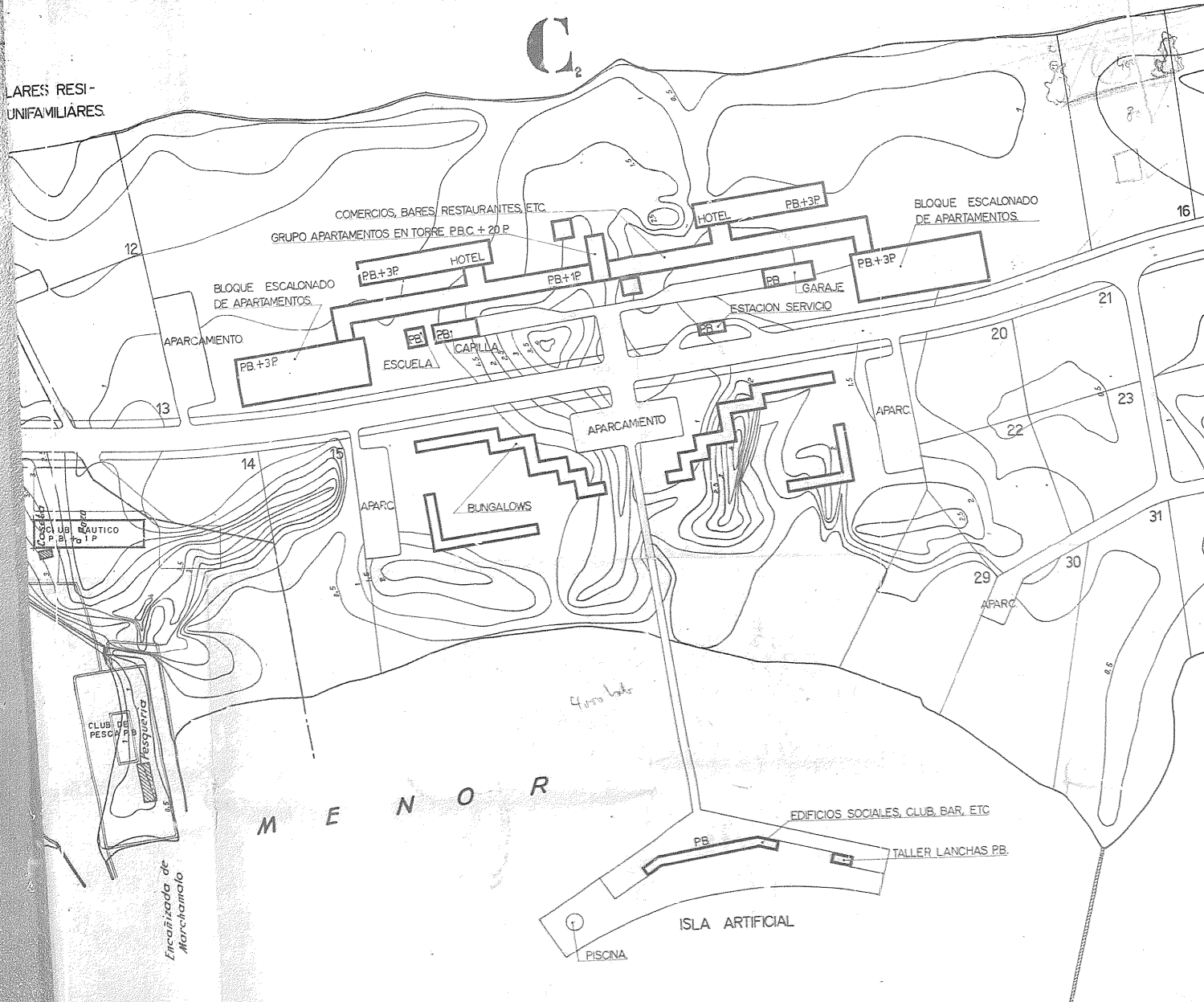


|   |                    |   |
|---|--------------------|---|
| PLAN DE ORDENACION DE LA ZONA DE MARCHAMALO |                    | CABO DE PALOS<br>(CARTAGENA)                  |
| URBANIZACION Y ALTURAS EDIFICACION.         |                    | 3   |
| 1:2.000                                     | <i>[Signature]</i> | ANTONIO BONET<br>J. PUIG TORNE<br>ARQUITECTOS |



LARES RESI-  
UNIFAMILIARES

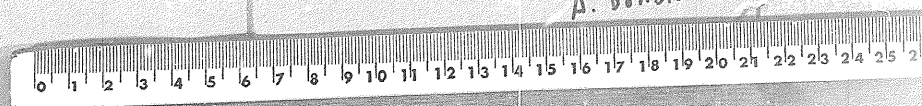
C<sub>2</sub>



M E N O R

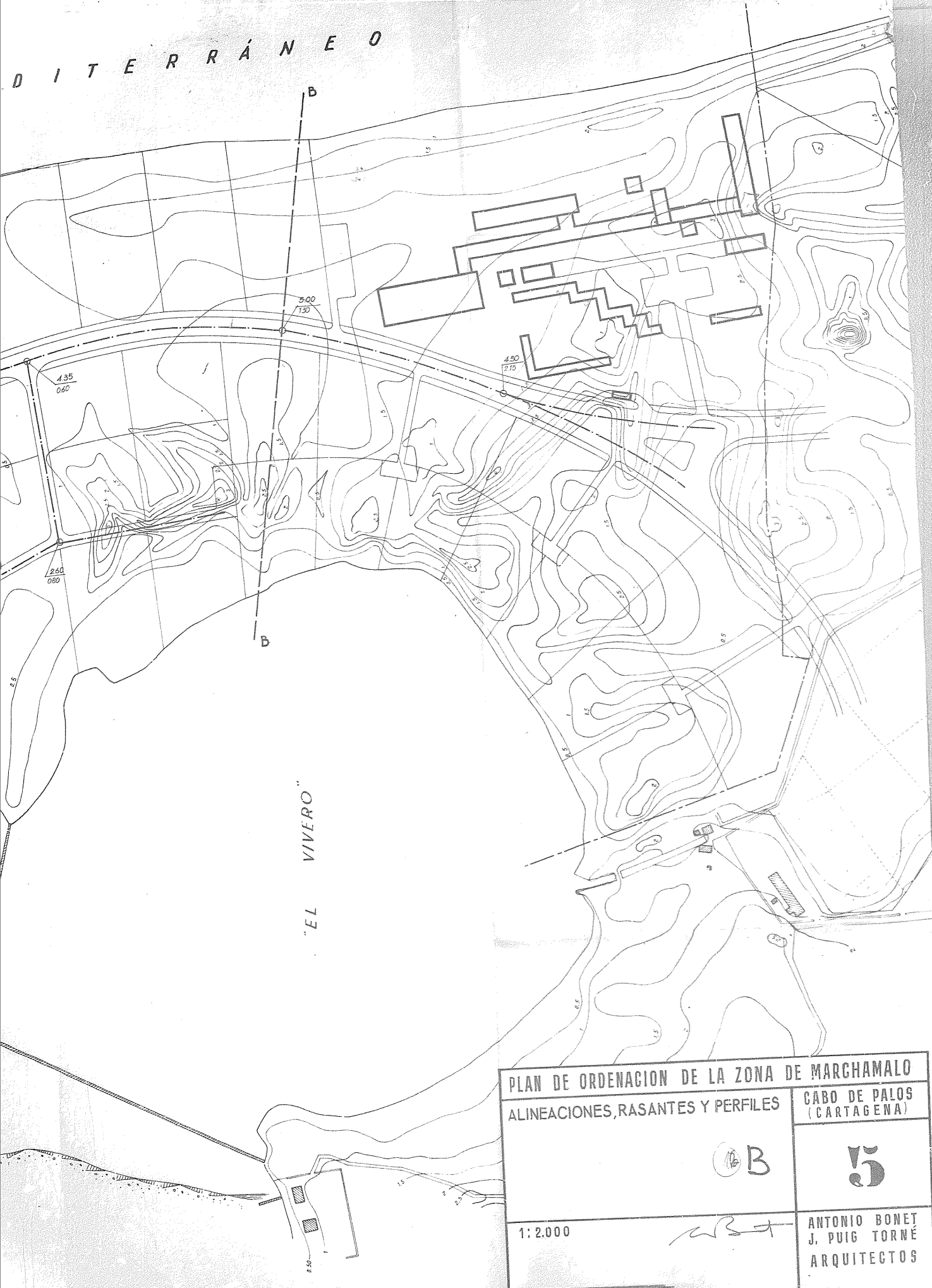
NOTA: EL ESQUEMA DE DISTRIBUCION DE VOLUMENES EXPRESADO EN LOS NUCLEOS TIENE UNICAMENTE CARACTER INDICATIVO. SUS UBICACIONES SE DETERMINAN CON LAS LIMITACIONES DE DENSIDAD Y VOLUMEN EN LOS RESPECTIVOS PLANOS DE CONSTRUCCION.

A. BONET.





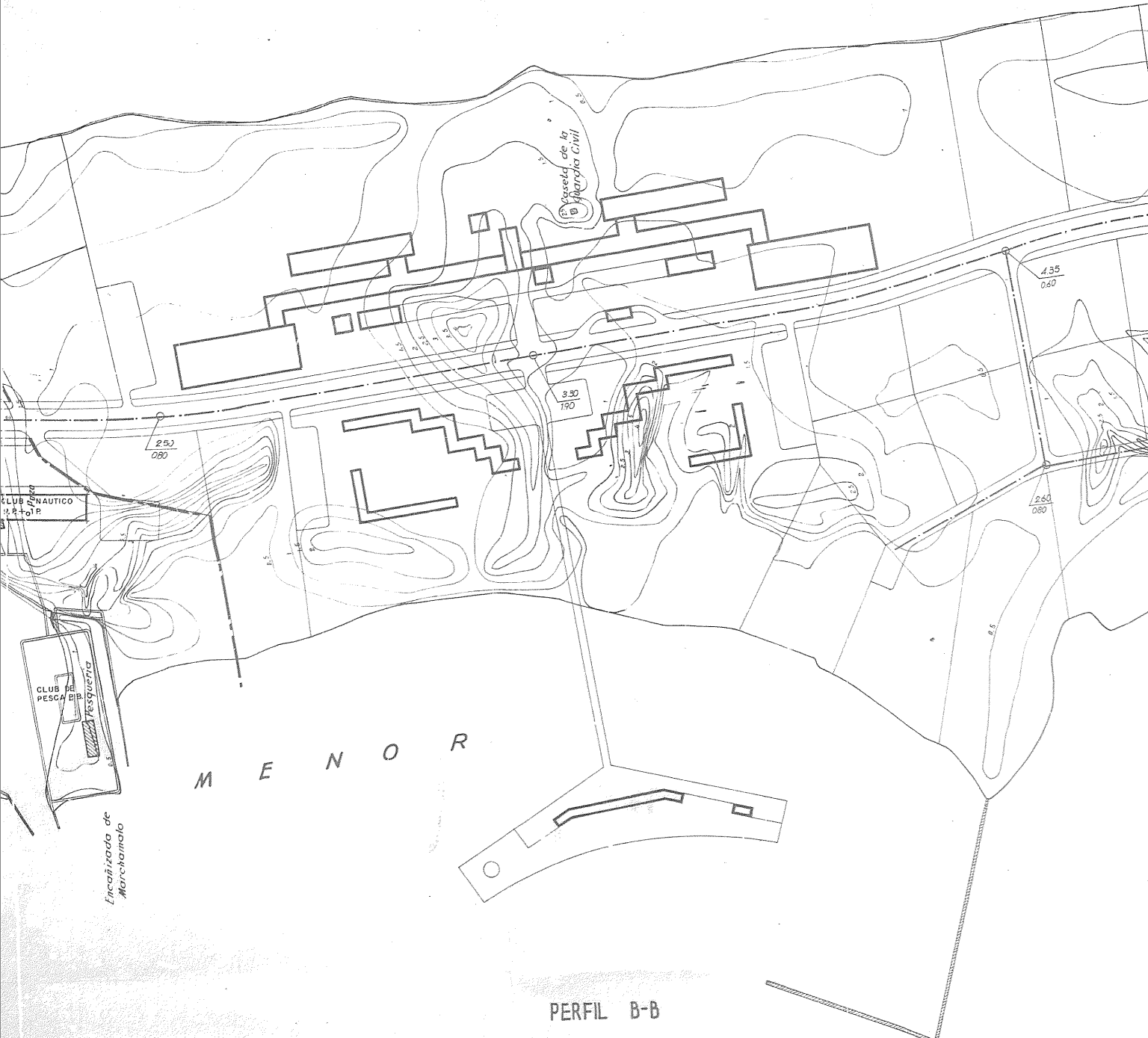
D I T E R R Á N E O



"EL VIVERO"

|   |   |
|---|---|
| PLAN DE ORDENACION DE LA ZONA DE MARCHAMALO |   |
| ALINEACIONES, RASANTES Y PERFILES           |   |
|   | <b>5</b>                                      |
| 1:2.000                                     | ANTONIO BONET<br>J. PUIG TORNÉ<br>ARQUITECTOS |

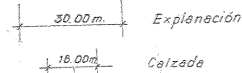




M E N O R

PERFIL B-B

Escala Horizontal 1:1000  
Vertical 1:100



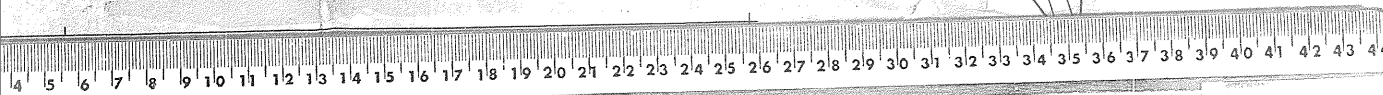
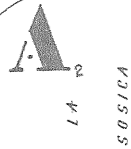
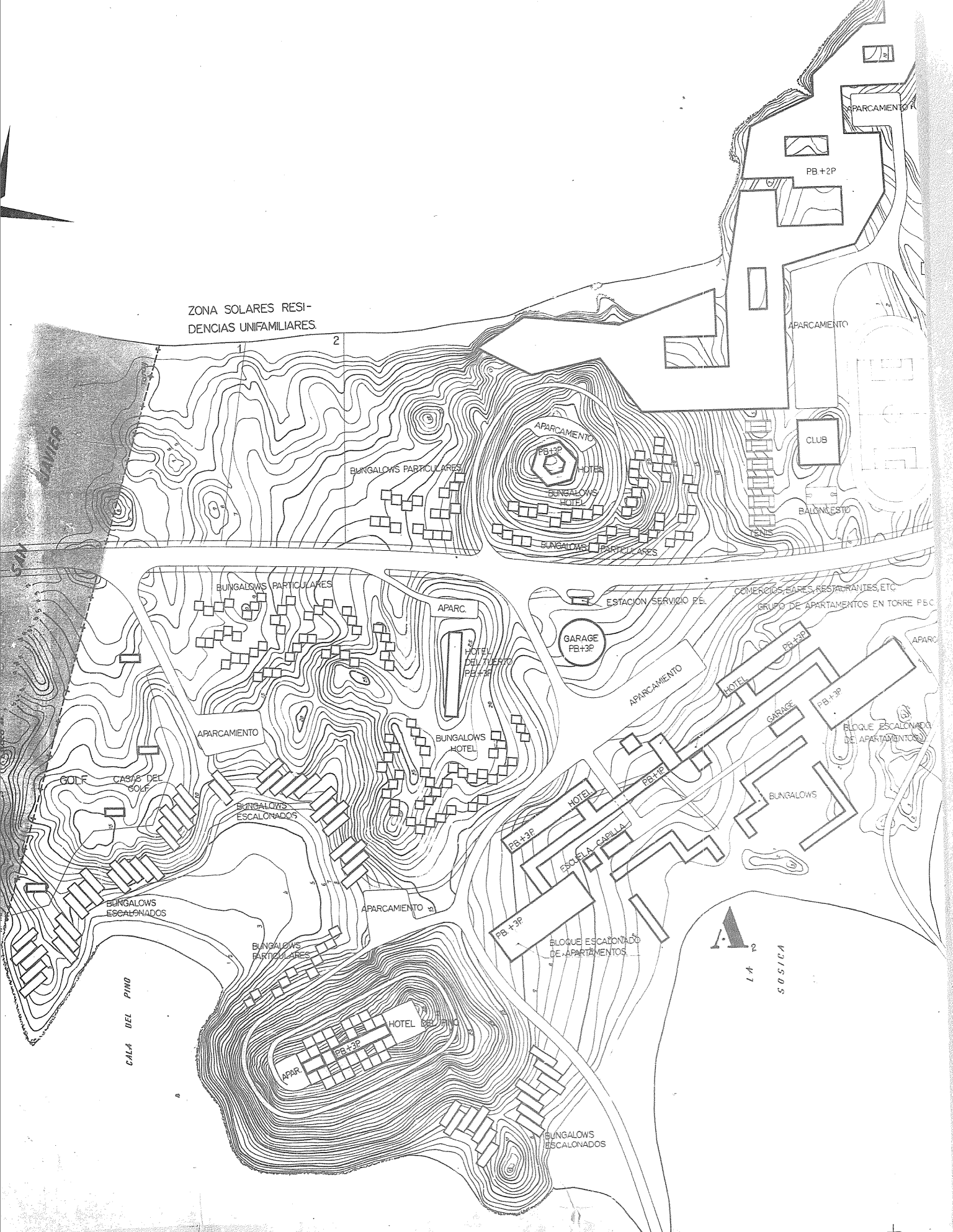
NOTA: EL RESUMEN DE DISTRIBUCIÓN DE VOLÚMENES EXPRESADO EN LOS NÚCLEOS TIENE ÚNICAMENTE CARÁCTER INDICATIVO. SUS UBICACIONES SE DEFINIRÁN EN LAS LIMITACIONES DE DEFENSIDAD DE VOLUMEN EN LOS RESPECTIVOS PLANOS DE CONSTRUCCIÓN.

En el original sus cotes a la 1074.



ZONA SOLARES RESI-  
DENCIAS UNIFAMILIARES

2



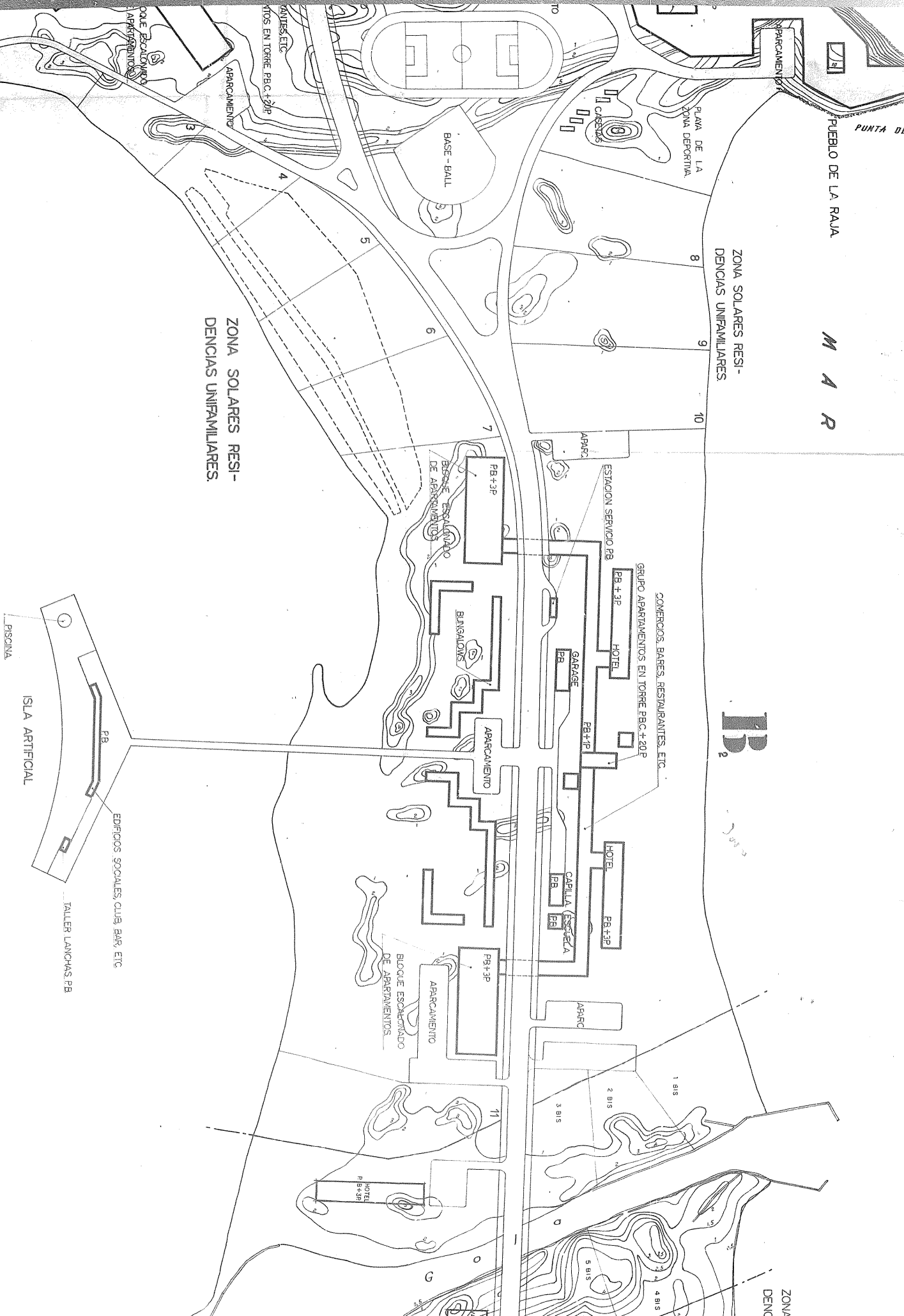
PUNTA DE  
PUEBLO DE LA RAJA

M A R

ZONA SOLARES RESI-  
DENCIA UNIFAMILIARES

ZONA SOLARES RESI-  
DENCIA UNIFAMILIARES

**B**<sub>2</sub>



ZONA  
DENCIA

# D I T E R R Á N E O

LA DISTRIBUCION DE LOS ESPACIOS LIBRES Y ZONAS VERDES, TIENE AQUI CARACTER MEREAMENTE INDICATIVO, AL IGUAL QUE LA UBICACION DE LOS EDIFICIOS PUBLICOS, DEBIENDO CONSERVARSE UNOS Y OTROS, EN LOS PROYECTOS DE URBANIZACION Y EDIFICACION DE CADA NUCLEO, DENTRO DEL PERIMETRO DE ESTOS NUCLEOS CON REFERENCIA A LOS PORCENTAJES QUE MARCAN LAS ORDENANZAS DE EDIFICACION Y LINEAS GENERALES SEÑALADAS EN LA MEMORIA DEL PLAN DE ORDENACION.

"EL VIVERO"

*En el original no está en la N.º 774 en los cuadros con unanimes.*



## PLAN DE ORDENACION DE LA ZONA DE MARCHAMALO

SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES   
 EDIFICIOS PUBLICOS 

CABO DE PALOS  
(CARTAGENA)

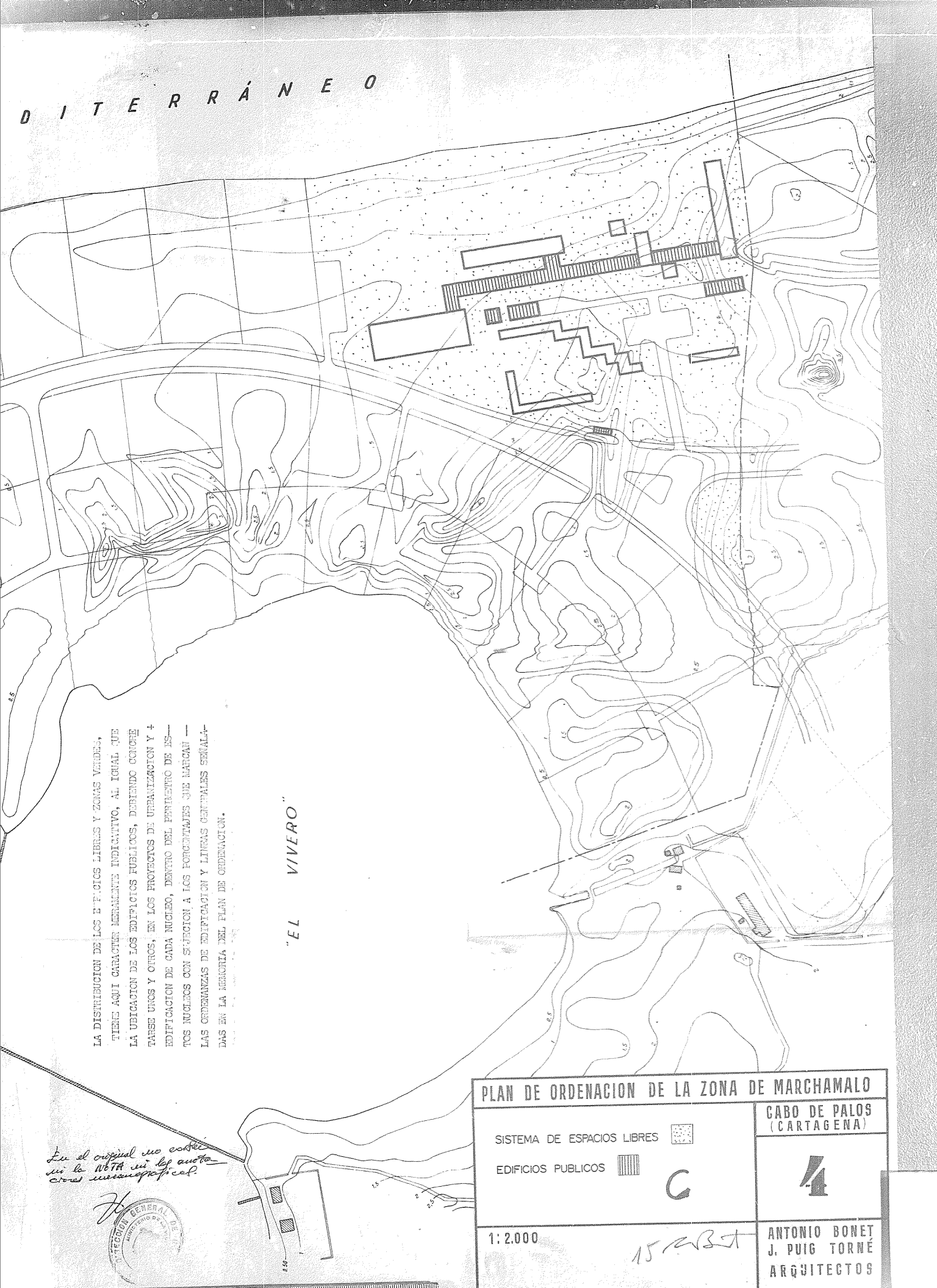
G

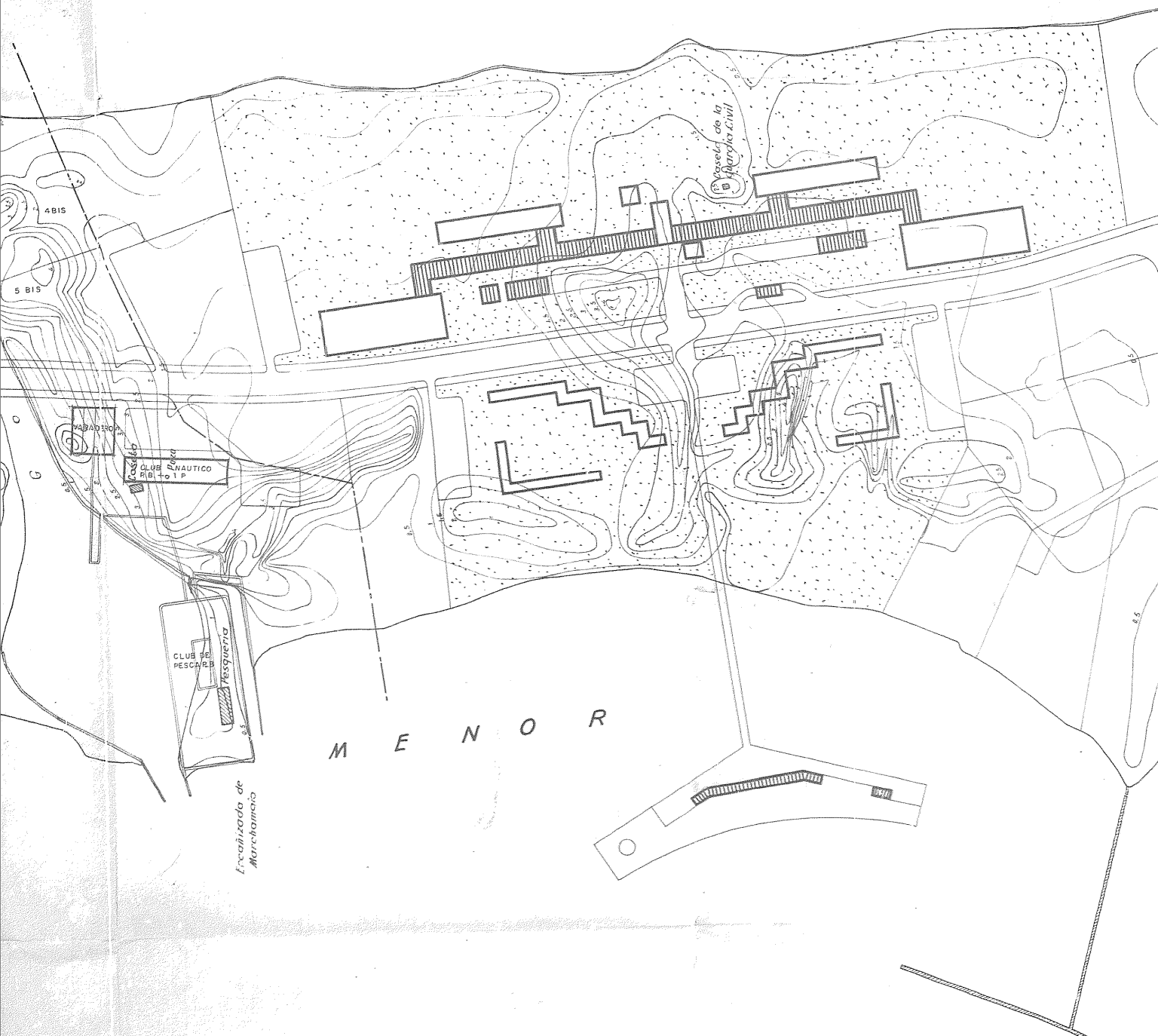


1:2.000

15/12/37

ANTONIO BONET  
J. PUIG TORNE  
ARQUITECTOS





M E N O R

NOTA: EL ESQUEMA DE DISTRIBUCION DE VOLUMENES EXPRESADO EN LOS NUCLEOS TIENE UNICAMENTE CARACTER INDICATIVO. SUS UBICACIONES SE DEFINIRAN CON LAS LIMITACIONES DE DENSIDAD Y VOLUMEN EN LOS RESPECTIVOS PLANOS DE CONSTRUCCION.

A. BONET.

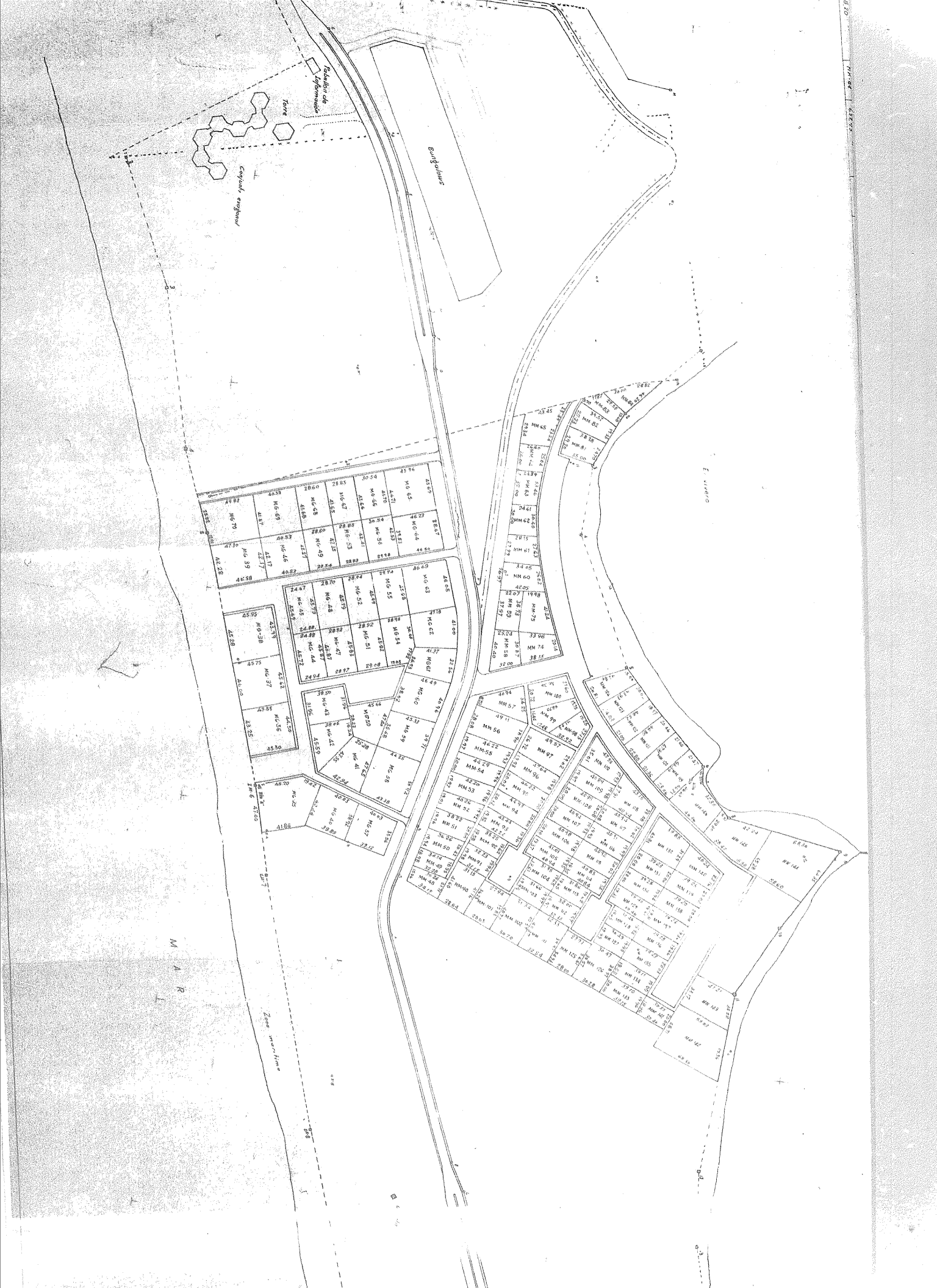


SUPERFICIES PARCELAS COSTA MAR MENOR

| Nº    | SUPERFICIE            | Nº    | SUPERFICIE | Nº    | SUPERFICIE            | Nº     | SUPERFICIE | Nº     | SUPERFICIE            | Nº     | SUPERFICIE | Nº     | SUPERFICIE | Nº     | SUPERFICIE | Nº     | SUPERFICIE | Nº     | SUPERFICIE |
|-------|-----------------------|-------|------------|-------|-----------------------|--------|------------|--------|-----------------------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|--------|------------|
| MH-4  | 604.24 M <sup>2</sup> | MH-33 | 611.92 "   | MH-65 | 610.27 M <sup>2</sup> | MH-97  | 626.66 "   | MH-29  | 641.78 M <sup>2</sup> | MH-161 | 681.27 "   | MH-162 | 671.14 "   | MH-163 | 686.57 "   | MH-164 | 691.08 "   | MH-165 | 695.81 "   |
| MH-2  | 600.25 "              | MH-34 | 705.78 "   | MH-67 | 705.66 "              | MH-98  | 707.23 "   | MH-101 | 705.89 "              | MH-166 | 705.89 "   | MH-167 | 705.89 "   | MH-168 | 705.89 "   | MH-169 | 705.89 "   | MH-170 | 705.89 "   |
| MH-3  | 601.09 "              | MH-35 | 689.78 "   | MH-68 | 689.78 "              | MH-99  | 689.78 "   | MH-102 | 689.78 "              | MH-171 | 689.78 "   | MH-172 | 689.78 "   | MH-173 | 689.78 "   | MH-174 | 689.78 "   | MH-175 | 689.78 "   |
| MH-4  | 603.60 "              | MH-36 | 640.32 "   | MH-69 | 640.32 "              | MH-100 | 640.32 "   | MH-103 | 640.32 "              | MH-176 | 640.32 "   | MH-177 | 640.32 "   | MH-178 | 640.32 "   | MH-179 | 640.32 "   | MH-180 | 640.32 "   |
| MH-5  | 607.91 "              | MH-37 | 650.60 "   | MH-70 | 650.60 "              | MH-104 | 650.60 "   | MH-105 | 650.60 "              | MH-181 | 650.60 "   | MH-182 | 650.60 "   | MH-183 | 650.60 "   | MH-184 | 650.60 "   | MH-185 | 650.60 "   |
| MH-6  | 603.29 "              | MH-38 | 658.95 "   | MH-71 | 658.95 "              | MH-106 | 658.95 "   | MH-107 | 658.95 "              | MH-186 | 658.95 "   | MH-187 | 658.95 "   | MH-188 | 658.95 "   | MH-189 | 658.95 "   | MH-190 | 658.95 "   |
| MH-7  | 603.69 "              | MH-39 | 658.95 "   | MH-72 | 658.95 "              | MH-108 | 658.95 "   | MH-109 | 658.95 "              | MH-191 | 658.95 "   | MH-192 | 658.95 "   | MH-193 | 658.95 "   | MH-194 | 658.95 "   | MH-195 | 658.95 "   |
| MH-8  | 603.64 "              | MH-40 | 658.95 "   | MH-73 | 658.95 "              | MH-110 | 658.95 "   | MH-111 | 658.95 "              | MH-196 | 658.95 "   | MH-197 | 658.95 "   | MH-198 | 658.95 "   | MH-199 | 658.95 "   | MH-200 | 658.95 "   |
| MH-9  | 600.79 "              | MH-41 | 627.24 "   | MH-74 | 627.24 "              | MH-112 | 627.24 "   | MH-113 | 627.24 "              | MH-201 | 627.24 "   | MH-202 | 627.24 "   | MH-203 | 627.24 "   | MH-204 | 627.24 "   | MH-205 | 627.24 "   |
| MH-10 | 604.10 "              | MH-42 | 605.49 "   | MH-75 | 605.49 "              | MH-114 | 605.49 "   | MH-115 | 605.49 "              | MH-206 | 605.49 "   | MH-207 | 605.49 "   | MH-208 | 605.49 "   | MH-209 | 605.49 "   | MH-210 | 605.49 "   |
| MH-11 | 607.33 "              | MH-43 | 619.16 "   | MH-76 | 619.16 "              | MH-116 | 619.16 "   | MH-117 | 619.16 "              | MH-211 | 619.16 "   | MH-212 | 619.16 "   | MH-213 | 619.16 "   | MH-214 | 619.16 "   | MH-215 | 619.16 "   |
| MH-12 | 601.16 "              | MH-44 | 619.16 "   | MH-77 | 619.16 "              | MH-118 | 619.16 "   | MH-119 | 619.16 "              | MH-216 | 619.16 "   | MH-217 | 619.16 "   | MH-218 | 619.16 "   | MH-219 | 619.16 "   | MH-220 | 619.16 "   |
| MH-13 | 600.45 "              | MH-45 | 629.34 "   | MH-78 | 629.34 "              | MH-120 | 629.34 "   | MH-121 | 629.34 "              | MH-221 | 629.34 "   | MH-222 | 629.34 "   | MH-223 | 629.34 "   | MH-224 | 629.34 "   | MH-225 | 629.34 "   |
| MH-14 | 600.20 "              | MH-46 | 629.34 "   | MH-79 | 629.34 "              | MH-122 | 629.34 "   | MH-123 | 629.34 "              | MH-226 | 629.34 "   | MH-227 | 629.34 "   | MH-228 | 629.34 "   | MH-229 | 629.34 "   | MH-230 | 629.34 "   |
| MH-15 | 600.59 "              | MH-47 | 648.60 "   | MH-80 | 648.60 "              | MH-124 | 648.60 "   | MH-125 | 648.60 "              | MH-231 | 648.60 "   | MH-232 | 648.60 "   | MH-233 | 648.60 "   | MH-234 | 648.60 "   | MH-235 | 648.60 "   |
| MH-16 | 742.95 "              | MH-48 | 660.53 "   | MH-81 | 660.53 "              | MH-126 | 660.53 "   | MH-127 | 660.53 "              | MH-236 | 660.53 "   | MH-237 | 660.53 "   | MH-238 | 660.53 "   | MH-239 | 660.53 "   | MH-240 | 660.53 "   |
| MH-17 | 742.95 "              | MH-49 | 627.35 "   | MH-82 | 627.35 "              | MH-128 | 627.35 "   | MH-129 | 627.35 "              | MH-241 | 627.35 "   | MH-242 | 627.35 "   | MH-243 | 627.35 "   | MH-244 | 627.35 "   | MH-245 | 627.35 "   |
| MH-18 | 714.32 "              | MH-50 | 707.80 "   | MH-83 | 707.80 "              | MH-130 | 707.80 "   | MH-131 | 707.80 "              | MH-246 | 707.80 "   | MH-247 | 707.80 "   | MH-248 | 707.80 "   | MH-249 | 707.80 "   | MH-250 | 707.80 "   |
| MH-19 | 695.37 "              | MH-51 | 740.74 "   | MH-84 | 740.74 "              | MH-132 | 740.74 "   | MH-133 | 740.74 "              | MH-251 | 740.74 "   | MH-252 | 740.74 "   | MH-253 | 740.74 "   | MH-254 | 740.74 "   | MH-255 | 740.74 "   |
| MH-20 | 666.29 "              | MH-52 | 759.84 "   | MH-85 | 759.84 "              | MH-134 | 759.84 "   | MH-135 | 759.84 "              | MH-256 | 759.84 "   | MH-257 | 759.84 "   | MH-258 | 759.84 "   | MH-259 | 759.84 "   | MH-260 | 759.84 "   |
| MH-21 | 666.78 "              | MH-53 | 677.96 "   | MH-86 | 677.96 "              | MH-136 | 677.96 "   | MH-137 | 677.96 "              | MH-261 | 677.96 "   | MH-262 | 677.96 "   | MH-263 | 677.96 "   | MH-264 | 677.96 "   | MH-265 | 677.96 "   |
| MH-22 | 697.70 "              | MH-54 | 839.90 "   | MH-87 | 839.90 "              | MH-138 | 839.90 "   | MH-139 | 839.90 "              | MH-266 | 839.90 "   | MH-267 | 839.90 "   | MH-268 | 839.90 "   | MH-269 | 839.90 "   | MH-270 | 839.90 "   |
| MH-23 | 714.82 "              | MH-55 | 870.00 "   | MH-88 | 870.00 "              | MH-140 | 870.00 "   | MH-141 | 870.00 "              | MH-271 | 870.00 "   | MH-272 | 870.00 "   | MH-273 | 870.00 "   | MH-274 | 870.00 "   | MH-275 | 870.00 "   |
| MH-24 | 688.53 "              | MH-56 | 1350.84 "  | MH-89 | 1350.84 "             | MH-142 | 1350.84 "  | MH-143 | 1350.84 "             | MH-276 | 1350.84 "  | MH-277 | 1350.84 "  | MH-278 | 1350.84 "  | MH-279 | 1350.84 "  | MH-280 | 1350.84 "  |
| MH-25 | 600.61 "              | MH-57 | 903.51 "   | MH-90 | 903.51 "              | MH-144 | 903.51 "   | MH-145 | 903.51 "              | MH-281 | 903.51 "   | MH-282 | 903.51 "   | MH-283 | 903.51 "   | MH-284 | 903.51 "   | MH-285 | 903.51 "   |
| MH-26 | 640.12 "              | MH-58 | 924.51 "   | MH-91 | 924.51 "              | MH-146 | 924.51 "   | MH-147 | 924.51 "              | MH-286 | 924.51 "   | MH-287 | 924.51 "   | MH-288 | 924.51 "   | MH-289 | 924.51 "   | MH-290 | 924.51 "   |
| MH-27 | 640.12 "              | MH-59 | 855.91 "   | MH-92 | 855.91 "              | MH-148 | 855.91 "   | MH-149 | 855.91 "              | MH-291 | 855.91 "   | MH-292 | 855.91 "   | MH-293 | 855.91 "   | MH-294 | 855.91 "   | MH-295 | 855.91 "   |
| MH-28 | 640.12 "              | MH-60 | 940.07 "   | MH-93 | 940.07 "              | MH-150 | 940.07 "   | MH-151 | 940.07 "              | MH-296 | 940.07 "   | MH-297 | 940.07 "   | MH-298 | 940.07 "   | MH-299 | 940.07 "   | MH-300 | 940.07 "   |
| MH-29 | 640.51 "              | MH-61 | 852.84 "   | MH-94 | 852.84 "              | MH-152 | 852.84 "   | MH-153 | 852.84 "              | MH-301 | 852.84 "   | MH-302 | 852.84 "   | MH-303 | 852.84 "   | MH-304 | 852.84 "   | MH-305 | 852.84 "   |
| MH-30 | 649.79 "              | MH-62 | 787.58 "   | MH-95 | 787.58 "              | MH-154 | 787.58 "   | MH-155 | 787.58 "              | MH-306 | 787.58 "   | MH-307 | 787.58 "   | MH-308 | 787.58 "   | MH-309 | 787.58 "   | MH-310 | 787.58 "   |
| MH-31 | 640.57 "              | MH-63 | 792.88 "   | MH-96 | 792.88 "              | MH-156 | 792.88 "   | MH-157 | 792.88 "              | MH-311 | 792.88 "   | MH-312 | 792.88 "   | MH-313 | 792.88 "   | MH-314 | 792.88 "   | MH-315 | 792.88 "   |
| MH-32 | 638.20 "              | MH-64 | 637.93 "   | MH-98 | 637.93 "              | MH-158 | 637.93 "   | MH-159 | 637.93 "              | MH-316 | 637.93 "   | MH-317 | 637.93 "   | MH-318 | 637.93 "   | MH-319 | 637.93 "   | MH-320 | 637.93 "   |

SUPERFICIES PARCELAS COSTA MAR MEDERRANO

| Nº    | SUPERFICIE             | Nº    | SUPERFICIE             | Nº    | SUPERFICIE             | Nº    | SUPERFICIE             | Nº    | SUPERFICIE             | Nº    | SUPERFICIE             | Nº    | SUPERFICIE             | Nº    | SUPERFICIE             | Nº    | SUPERFICIE             |       |                        |
|-------|------------------------|-------|------------------------|-------|------------------------|-------|------------------------|-------|------------------------|-------|------------------------|-------|------------------------|-------|------------------------|-------|------------------------|-------|------------------------|
| M6-1  | 1997.48 M <sup>2</sup> | M6-51 | 1345.13 M <sup>2</sup> | M6-52 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-53 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-54 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-55 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-56 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-57 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-58 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-59 | 1433.77 M <sup>2</sup> |
| M6-2  | 1928.54 "              | M6-51 | 1345.13 M <sup>2</sup> | M6-52 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-53 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-54 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-55 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-56 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-57 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-58 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-59 | 1433.77 M <sup>2</sup> |
| M6-3  | 1901.85 "              | M6-51 | 1345.13 M <sup>2</sup> | M6-52 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-53 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-54 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-55 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-56 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-57 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-58 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-59 | 1433.77 M <sup>2</sup> |
| M6-4  | 2299.34 "              | M6-51 | 1345.13 M <sup>2</sup> | M6-52 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-53 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-54 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-55 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-56 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-57 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-58 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-59 | 1433.77 M <sup>2</sup> |
| M6-5  | 1707.95 "              | M6-51 | 1345.13 M <sup>2</sup> | M6-52 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-53 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-54 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-55 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-56 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-57 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-58 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-59 | 1433.77 M <sup>2</sup> |
| M6-6  | 2182.51 "              | M6-51 | 1345.13 M <sup>2</sup> | M6-52 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-53 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-54 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-55 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-56 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-57 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-58 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-59 | 1433.77 M <sup>2</sup> |
| M6-7  | 1409.32 "              | M6-51 | 1345.13 M <sup>2</sup> | M6-52 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-53 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-54 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-55 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-56 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-57 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-58 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-59 | 1433.77 M <sup>2</sup> |
| M6-8  | 1437.59 "              | M6-51 | 1345.13 M <sup>2</sup> | M6-52 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-53 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-54 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-55 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-56 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-57 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-58 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-59 | 1433.77 M <sup>2</sup> |
| M6-9  | 1539.44 "              | M6-51 | 1345.13 M <sup>2</sup> | M6-52 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-53 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-54 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-55 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-56 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-57 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-58 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-59 | 1433.77 M <sup>2</sup> |
| M6-10 | 1489.28 "              | M6-51 | 1345.13 M <sup>2</sup> | M6-52 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-53 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-54 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-55 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-56 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-57 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-58 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-59 | 1433.77 M <sup>2</sup> |
| M6-11 | 1458.78 "              | M6-51 | 1345.13 M <sup>2</sup> | M6-52 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-53 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-54 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-55 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-56 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-57 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-58 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-59 | 1433.77 M <sup>2</sup> |
| M6-12 | 2055.11 "              | M6-51 | 1345.13 M <sup>2</sup> | M6-52 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-53 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-54 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-55 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-56 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-57 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-58 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-59 | 1433.77 M <sup>2</sup> |
| M6-13 | 1377.74 "              | M6-51 | 1345.13 M <sup>2</sup> | M6-52 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-53 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-54 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-55 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-56 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-57 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-58 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-59 | 1433.77 M <sup>2</sup> |
| M6-14 | 1723.31 "              | M6-51 | 1345.13 M <sup>2</sup> | M6-52 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-53 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-54 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-55 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-56 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-57 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-58 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-59 | 1433.77 M <sup>2</sup> |
| M6-15 | 1381.34 "              | M6-51 | 1345.13 M <sup>2</sup> | M6-52 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-53 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-54 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-55 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-56 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-57 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-58 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-59 | 1433.77 M <sup>2</sup> |
| M6-16 | 988.07 "               | M6-51 | 1345.13 M <sup>2</sup> | M6-52 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-53 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-54 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-55 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-56 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-57 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-58 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-59 | 1433.77 M <sup>2</sup> |
| M6-17 | 1737.12 "              | M6-51 | 1345.13 M <sup>2</sup> | M6-52 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-53 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-54 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-55 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-56 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-57 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-58 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-59 | 1433.77 M <sup>2</sup> |
| M6-18 | 1411.12 "              | M6-51 | 1345.13 M <sup>2</sup> | M6-52 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-53 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-54 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-55 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-56 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-57 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-58 | 1433.77 M <sup>2</sup> | M6-59 | 1433.77 M <sup>2</sup> |
| M6-19 | 1050.16 "              | M6-51 | 1345.13                |       |                        |       |                        |       |                        |       |                        |       |                        |       |                        |       |                        |       |                        |



Bungulus

Capitulum Augusti

Forte

Fideicommissum

M A R L

Zona muraria

E. VIARIO

01.01.1911

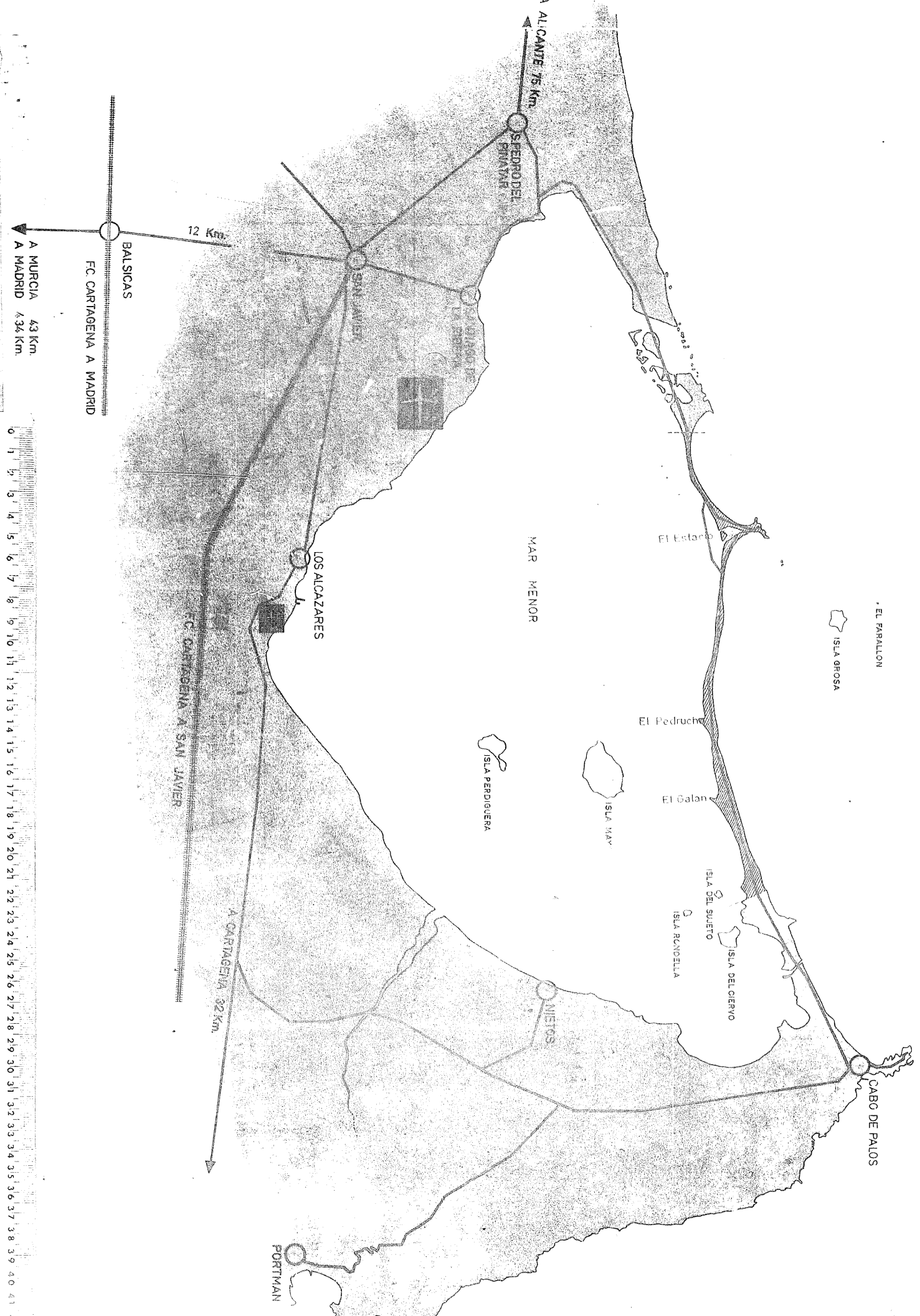


PLANO 5 bis (B)  
 PLAN DE ORDENACION URBANA  
 (DECLARACION DE CENTRO DE INTERES TURISTICO NACIONAL)



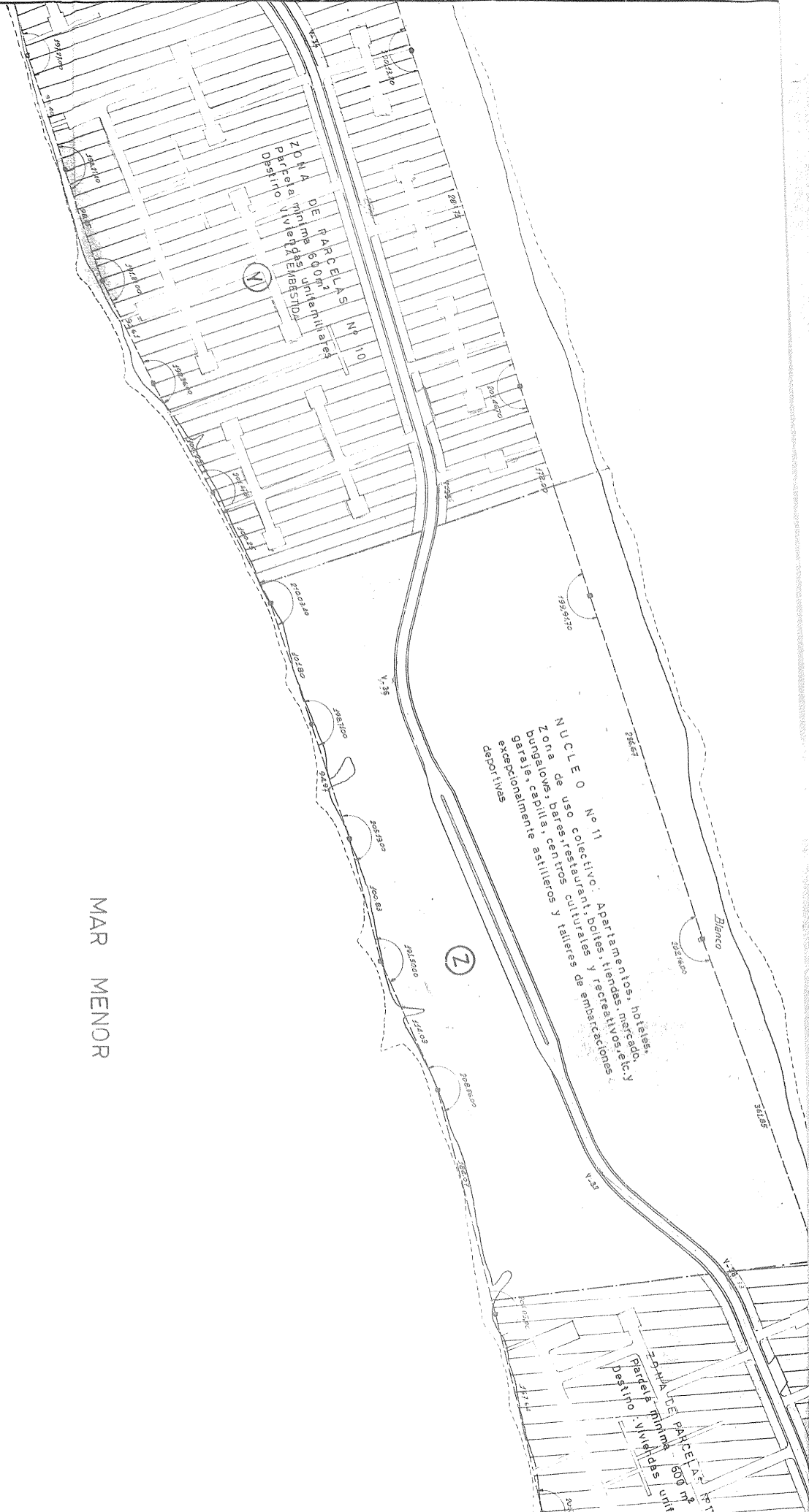
|                          |                                |          |
|--------------------------|--------------------------------|----------|
| URMENOR                  |                                |          |
| PROYECTO DE URBANIZACION |                                |          |
| <i>[Signature]</i>       |                                |          |
| OBRA:                    | URBANIZACION                   |          |
| DESIGNACION              | PLANO GENERAL DE PARCELACIONES |          |
| ESCALA                   | FECHA                          | PLANO Nº |
| 1:2000                   | Marzo - 65                     |          |

- *Declaración centro turístico Hacienda La Manga de San Javier (27/01/69)*









MAR MENOR

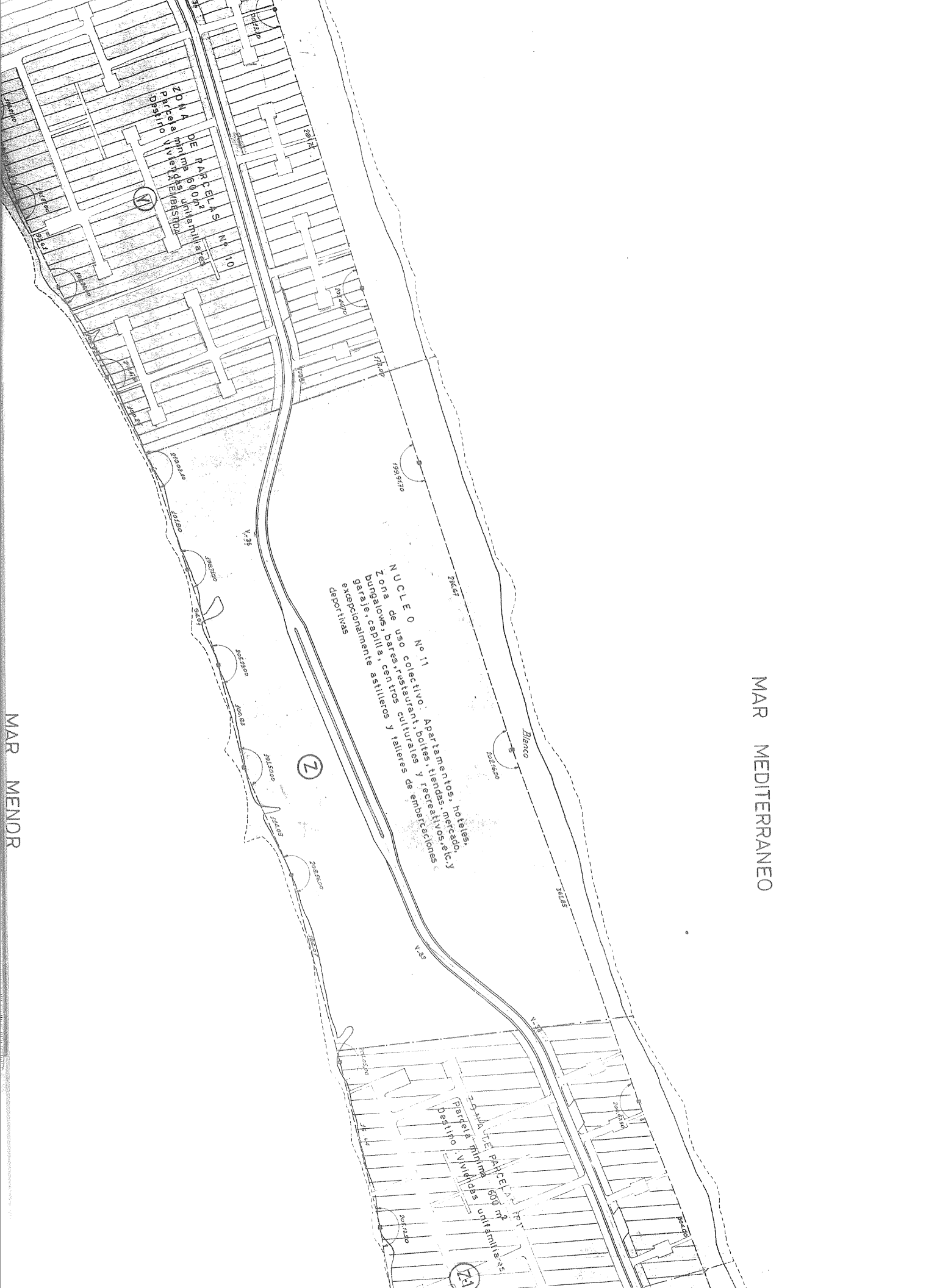
MAR MEDITERRANEO

NUCLEO No 11  
Apartamentos, hoteles,  
Zona de uso colectivo. Artes, tiendas, mercado, y  
Bungalows, bares, restaurantes, bares y recreativos, etc. y  
garaje, capilla, centros culturales y talleres de empacaciones  
decorativas

DE PARCELAS Nº 10  
ZONA mínima 600m<sup>2</sup>  
Parcela mínima urbanizable  
Distrito

DE PARCELAS Nº 11  
ZONA mínima 600m<sup>2</sup>  
Parcela mínima urbanizable  
Distrito

MAR MENOR









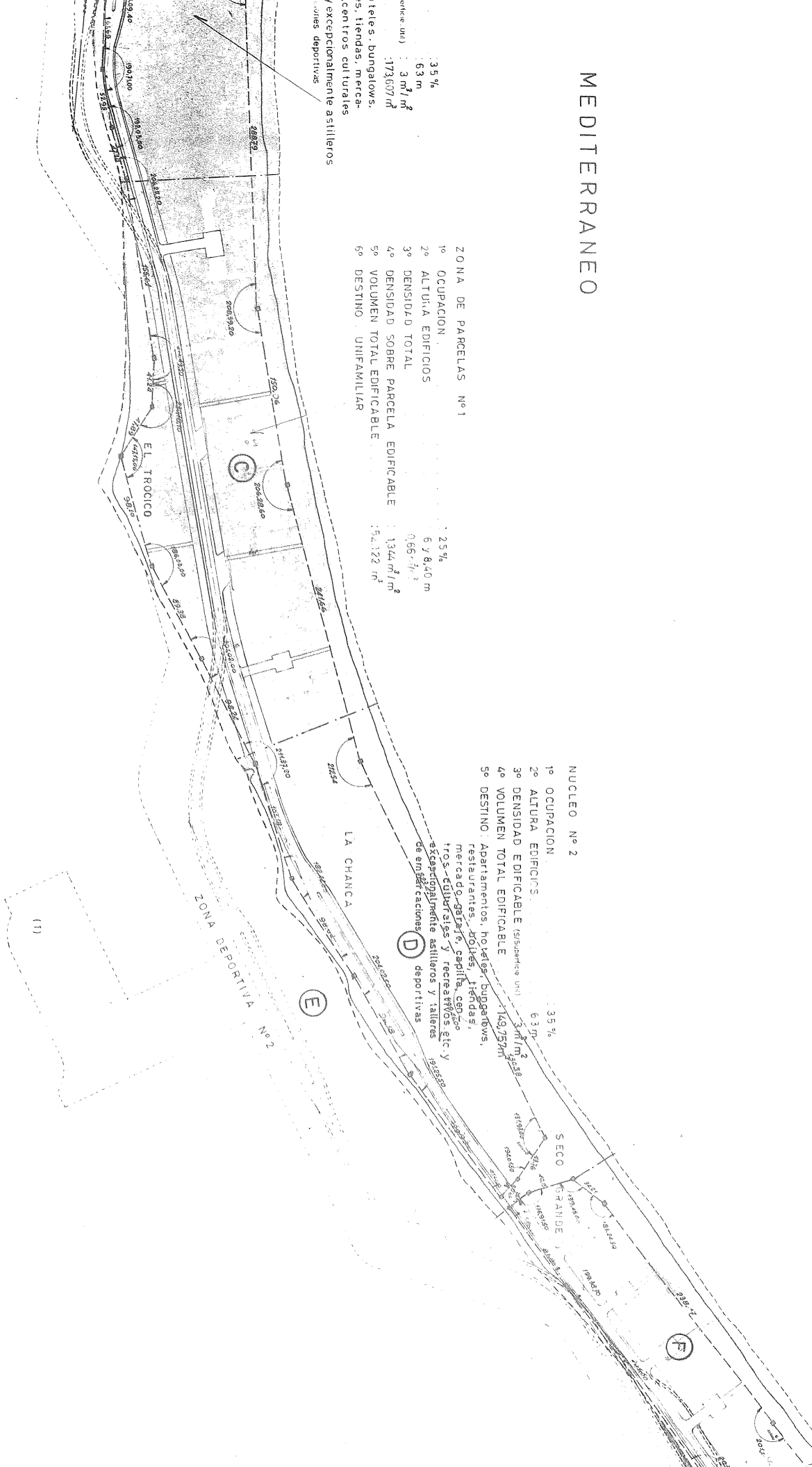
# MEDITERRANEO

35%  
 63 m  
 173607 m<sup>2</sup>  
 (en unid.) : 3 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>  
 173607 m<sup>2</sup>  
 1364 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>  
 54122 m<sup>3</sup>  
 5 DESTINO : UNIFAMILIAR  
 6 DESTINO : excepcionalmente astilleros  
 7 centros culturales  
 8 tiendas, mercaderías  
 9 bungalows, restaurantes  
 10 centros deportivos

ZONA DE PARCELAS Nº 1  
 1º OCUPACION : 25%  
 2º ALTURA EDIFICIOS : 6 y 8,40 m  
 3º DENSIDAD TOTAL : 0,66 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>  
 4º DENSIDAD SOBRE PARCELA EDIFICABLE : 1,34 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>  
 5º VOLUMEN TOTAL EDIFICABLE : 54122 m<sup>3</sup>  
 6º DESTINO : UNIFAMILIAR

NUCLEO Nº 2  
 1º OCUPACION : 35%  
 2º ALTURA EDIFICIOS : 6,30 m  
 3º DENSIDAD EDIFICABLE (sobre parcela) : 3 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>  
 4º VOLUMEN TOTAL EDIFICABLE : 140,25 m<sup>3</sup>  
 5º DESTINO : Apartamentos, hoteles, bungalows, restaurantes, bolígrafos, tiendas, centros deportivos y talleres de reparaciones deportivas  
 6 mercado-galería, capilla, centros culturales y recreativos etc y excepcionalmente astilleros y talleres de reparaciones deportivas

ZONA DE PARCELAS Nº 2  
 1º OCUPACION :  
 2º ALTURA EDIFICIOS :  
 3º DENSIDAD TOTAL :  
 4º DENSIDAD SOBRE PARCELA EDIFICABLE :  
 5º VOLUMEN TOTAL EDIFICABLE :  
 6º DESTINO : UNIFAMILIAR



(11)

MAR MEDITERRANEO

ZONAS DE PARCELAS Nº 4

|                                      |                 |
|--------------------------------------|-----------------|
| 1º OCUPACION                         | 25%             |
| 2º ALTURA EDIFICIOS                  | 6 y 8,40 m      |
| 3º DENSIDAD TOTAL                    | 7,49 $m^2/m^2$  |
| 4º DENSIDAD SOBRE PARCELA EDIFICABLE | 1,344 $m^2/m^2$ |
| 5º VOLUMEN TOTAL EDIFICABLE          | 129720 $m^3$    |
| 6º DESTINO                           | UNIFAMILIAR     |

ZONA DE PARCELAS Nº 5

|                                      |                 |
|--------------------------------------|-----------------|
| 1º OCUPACION                         | 25%             |
| 2º ALTURA EDIFICIOS                  | 6 y 8,40 m      |
| 3º DENSIDAD TOTAL                    | 1,344 $m^2/m^2$ |
| 4º DENSIDAD SOBRE PARCELA EDIFICABLE | 1,344 $m^2/m^2$ |
| 5º VOLUMEN TOTAL EDIFICABLE          | 57270 $m^3$     |
| 6º DESTINO                           | UNIFAMILIAR     |

Reserva el original por el Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y Baleares el 9 de Agosto de 1967, nº 457, libro de registros y sellado por el Ayuntamiento de San Sadurn de Noya (Barcelona)

SOBRE LAS VIALES, HAY QUE HACER PASAR VOLARSE EDIFICIOS CRUZANDOLAS O PERPENDICULAR TOTAL O PARCIALMENTE, DEJANDO UNA ALTURA MINIMA DE 5m EN LAS PRINCIPALES Y DE 4m EN LAS SECUNDARIAS, ENTRE LA CARRETERA Y EL BORDE INFERIOR DE CUALQUIER SUPERFICIE QUE VUELE SOBRE LAS MURAS SIN QUE ELLO AUTOMATE LA IDENTIFICACION DE VOLUMENES PERMITIDOS COMO MAXIMOS EN CADA ZONA.

- (1) ZONAS DE USO DEPORTIVO
- 1º OCUPACION: 10%
  - 2º ALTURA EDIFICIOS: 10m (3 PLANTAS)
  - 3º DENSIDAD EDIFICABLE: 1  $m^2/m^2$
  - 4º DESTINO: Instalaciones deportivas y recreativas, tinglados, vestuarios, bares, restaurantes, parques, piscinas, embarcaciones deportivas, talleres embarcaciones, alquileres y viviendas de los cuidadores.

NOTA:  
Cuadro de superficies y volúmenes en plano E-1.



ZONA DEPARTIVA Nº 4

NÚCLEO Nº 6

|                              |  |
|------------------------------|--|
| 1º OCUPACION                 | 35%  |
| 2º ALTURA EDIFICIOS          | 6,3 m  |
| 3º DENSIDAD TOTAL EDIFICABLE | 3 $m^2/m^2$ superficie útil  |
| 4º VOLUMEN TOTAL EDIFICABLE  | 166.194 $m^3$  |
| 5º DESTINO                   | Apartamentos, hoteles, bungalows, restaurantes, bares, tiendas, cines, cado galele, capilla, centros comunitarios, etc. y otros usos que se determinen en el proyecto de urbanización. |

|   |                             |
|---|-----------------------------|
| PLAN DE ORDENACION DE LA MANGA DEL MAR MENOR<br>URBANIZACION, ALTURAS<br>EDIFICACION, SUPERFICIES Y<br>VOLUMENES. | SAN JAVIER<br>(MURCIA)      |
| <span style="font-size: 2em; font-weight: bold;">E-2</span>   | ANTONIO BONET<br>ARQUITECTO |
| ESCALA 1:2000   |                             |



MAR MEDITERRANEO

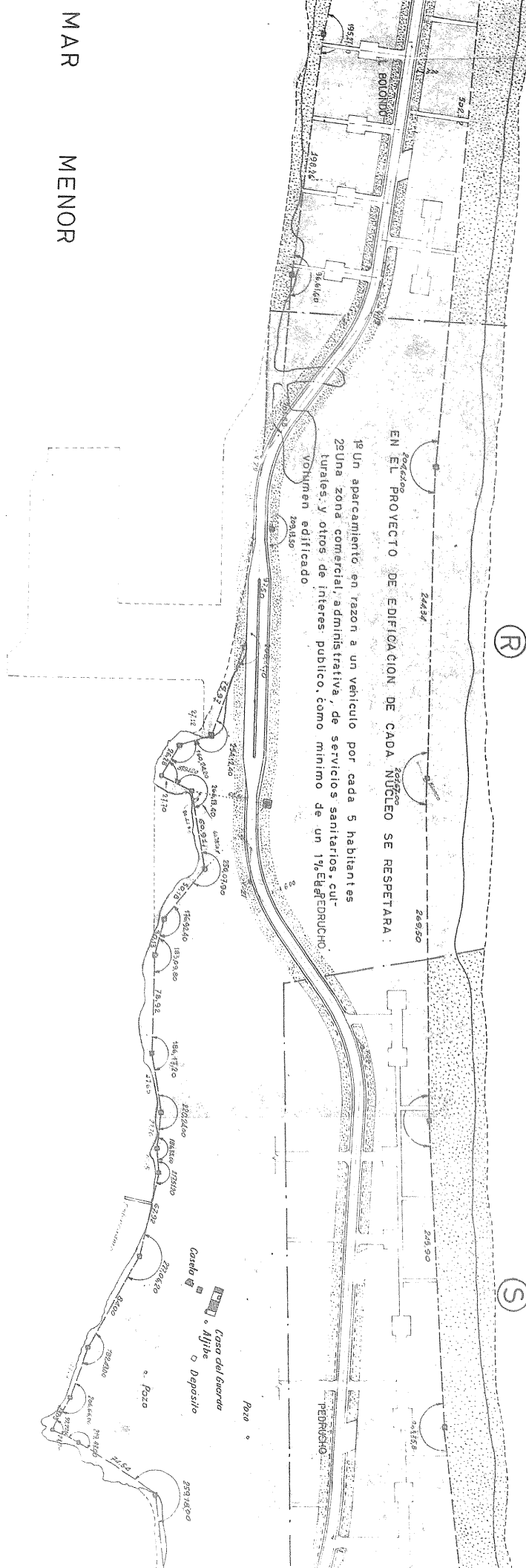
Q

R

S

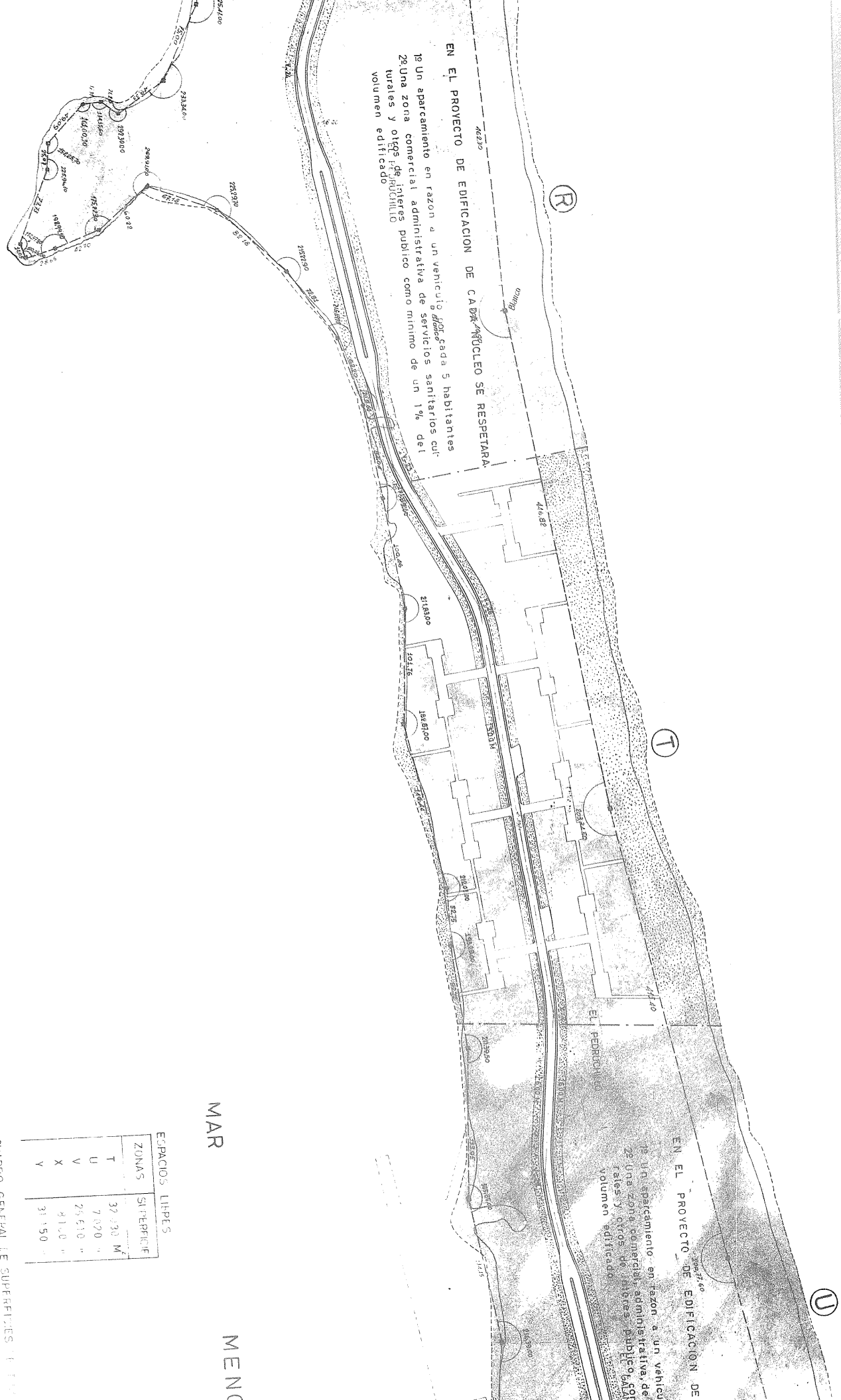
EN EL PROYECTO DE EDIFICACION DE CADA NUCLEO SE RESPETARA:

- 1º Un aparcamiento en razon a un vehiculo por cada 5 habitantes
- 2º Una zona comercial, administrativa, de servicios sanitarios, culturales, y otros de interes publico, como minimo de un 1% del volumen edificado



MAR MENOR

Casa del fuero  
 Calle  
 Albibe  
 Deposito  
 Pazo



EN EL PROYECTO DE EDIFICACION DE CADENA NUCLEO SE RESPETARA

1º Un aparcamiento en razon a un vehiculo *diario* cada 5 habitantes

2º Una zona comercial administrativa de servicios sanitarios culturales y otros de interes publico como minimo de un 1% del volumen edificado

T

R

U

EN EL PROYECTO DE EDIFICACION DE

1º Un aparcamiento en razon a un vehiculo *diario* cada 5 habitantes

2º Una zona comercial administrativa de servicios sanitarios culturales y otros de interes publico como minimo de un 1% del volumen edificado

MAR

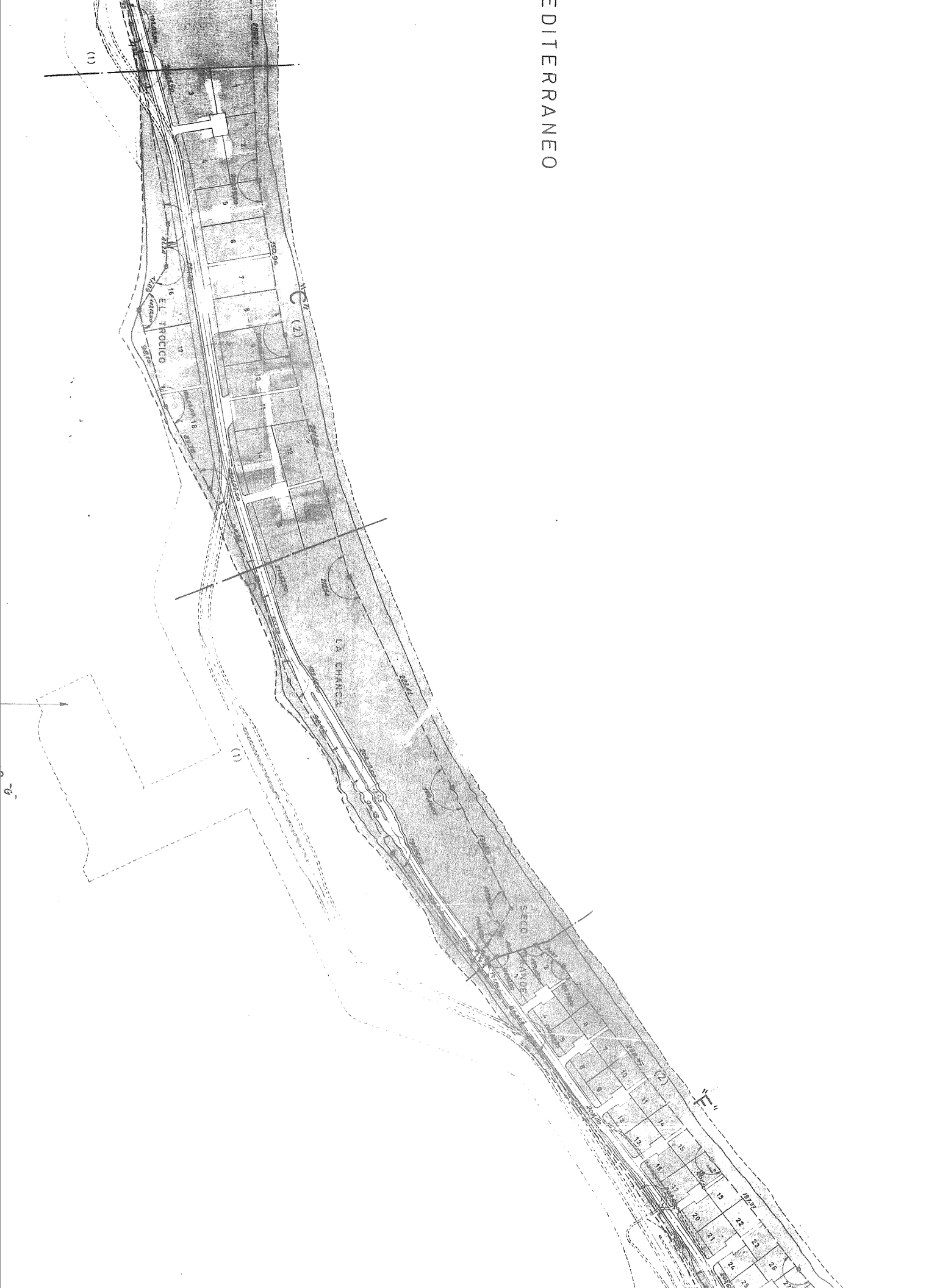
MENC

ESPACIOS LIBRES

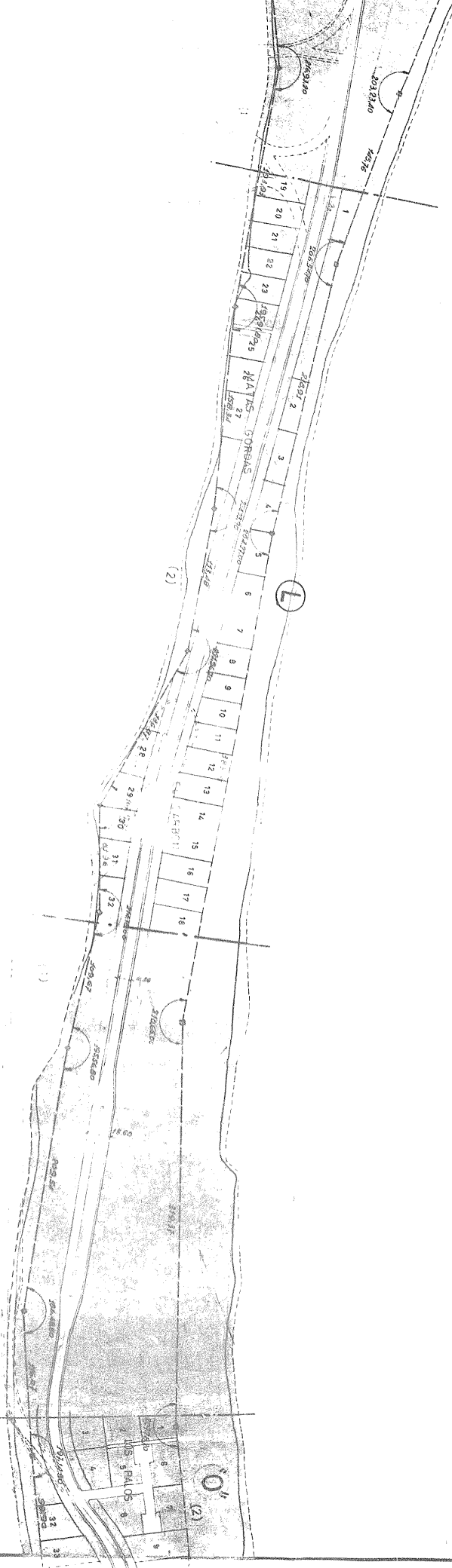
| ZONAS | SUPERFICIE            |
|-------|-----------------------|
| T     | 37.320 M <sup>2</sup> |
| U     | 7.070 "               |
| V     | 25.610 "              |
| X     | 41.000 "              |
| Y     | 31.550 "              |

CUADRO GENERAL DE SUPERFICIES

EDITERRANEO



MAR MEDITERRANEO



- (1) EL HAZAJO DE BUNY... (text partially obscured)
- (2) SERA OBLIGATORIA LA CONSTRUCCION DE UN APARCAMIENTO PRIVADO EN CADA PARCELA DE USO INDIVIDUAL.



PLAN DE ORDENACION DE LA MANGA DEL MAR MENOR  
 PLAN PAPERCELARIO DE ZONAS INDIVIDUALES  
 SAN JAVIER (MURCIA)

I-2

ESCALA 1 2000

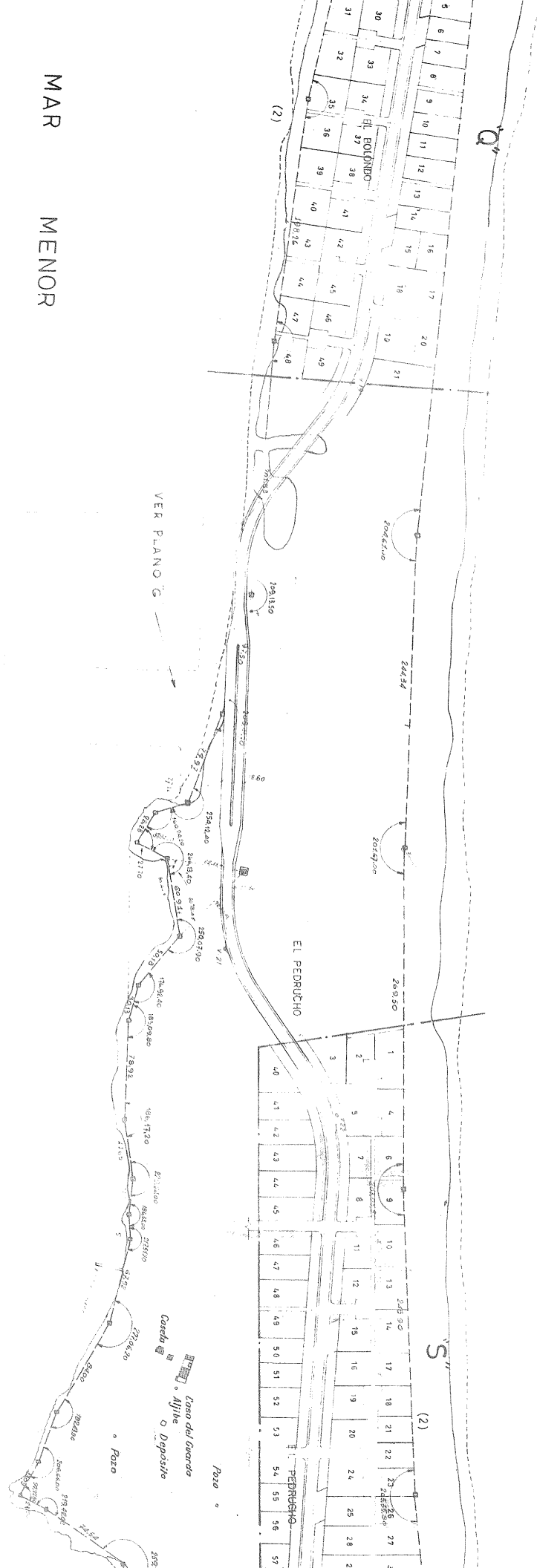
ANTONIO BONET ARQUITECTO

Visado e) original por el Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña y Baleares e) de el registro de 1.967, nº 455.402 de registro, y sellado por el Ayuntamiento de San Javier. (Murcia).

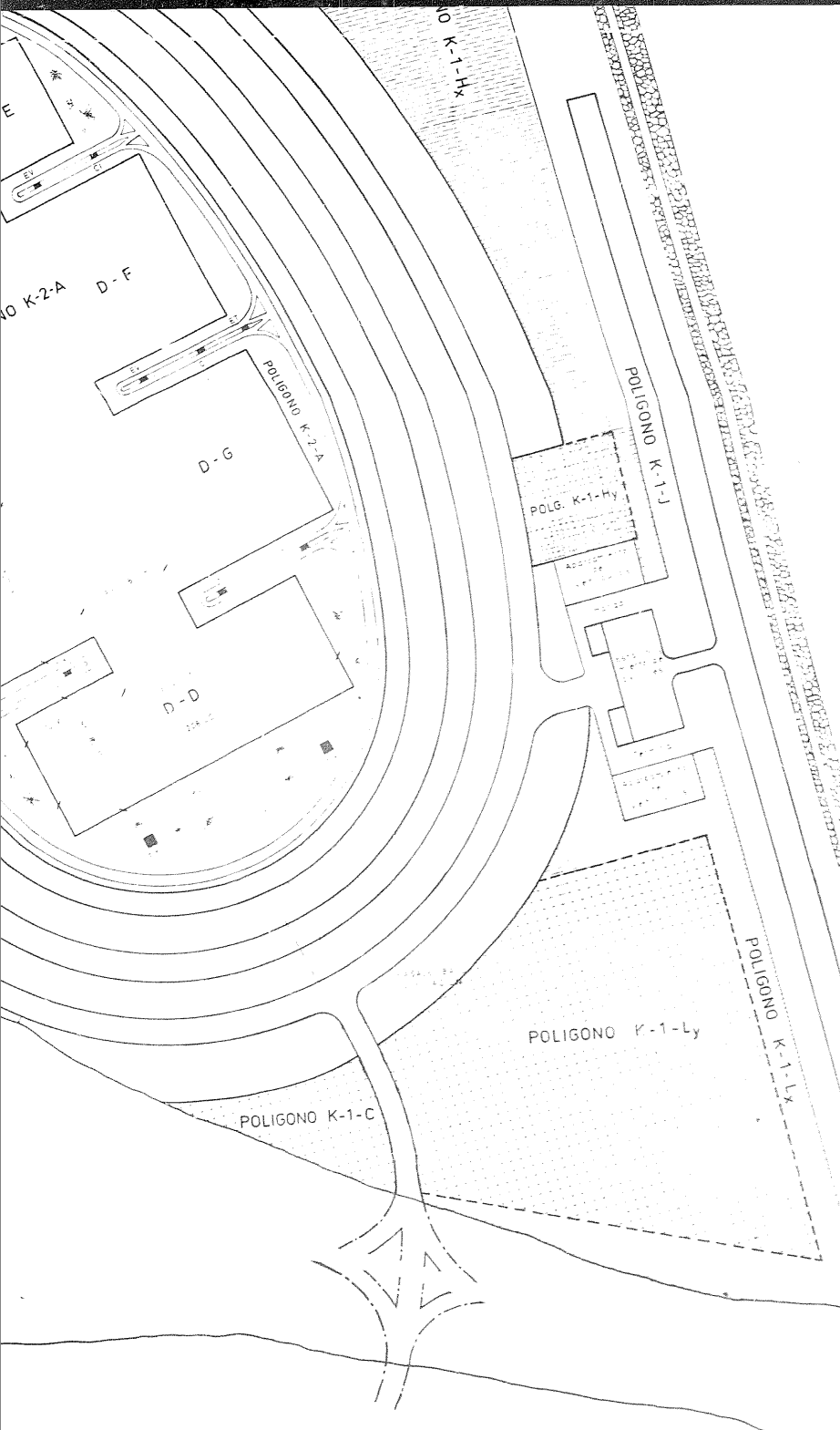


MAR MEDITERRANEO

MAR MENOR



- *Plan de puerto base o internada de Puerto Mayor (1974)*



|   |                        |                        |
|---|------------------------|------------------------|
| ZONA TERRESTRE PORTUARIA (muelles + diques) | 136.650 m <sup>2</sup> | 136.650 m <sup>2</sup> |
| ZONA AEROPORTUARIA                          | 78.600 m <sup>2</sup>  | 490.660 m <sup>2</sup> |
| ZONA EXTRAPORTUARIA                         | 412.060 m <sup>2</sup> |                        |
| ZONA TERRESTRE TOTAL                        |                        | 627.310 m <sup>2</sup> |

- ZONA DE ESPACIOS LIBRES
- ZONA DE ESPACIOS POLIDEPORTIVOS Y RECREATIVOS
- ZONA DE ESPACIOS RESERVADOS PARA EDIFICIOS Y SERVICIOS PUBLICOS
- ZONA DE RESERVAS

ZONA DE ESPACIOS LIBRES

|        |                       |                       |
|--------|-----------------------|-----------------------|
| K-1-Hx | 46.300 m <sup>2</sup> |                       |
| K-1-Dy | 10.000 m <sup>2</sup> |                       |
| K-1-Lx | 12.700 m <sup>2</sup> |                       |
|        | 69.000 m <sup>2</sup> | 69.000 m <sup>2</sup> |

ZONA DE ESPACIOS POLIDEPORTIVOS Y RECREATIVOS

|        |                       |                       |
|--------|-----------------------|-----------------------|
| K-1-Ly | 46.630 m <sup>2</sup> |                       |
| K-1-C  | 8.150 m <sup>2</sup>  |                       |
| K-1-Dx | 40.520 m <sup>2</sup> |                       |
|        | 95.300 m <sup>2</sup> | 95.300 m <sup>2</sup> |

ZONA RESERVADA A EDIFICIOS Y SERVICIOS PUBLICOS

|        |                      |  |
|--------|----------------------|--|
| K-1-Hy | 4.900 m <sup>2</sup> |  |
|--------|----------------------|--|

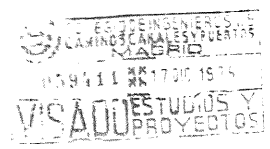
ZONA DE RESERVAS

|       |                       |  |
|-------|-----------------------|--|
| K-1-G | 27.630 m <sup>2</sup> |  |
|-------|-----------------------|--|

TOTAL DE ESPACIOS LIBRES, POLIDEPORTIVOS Y RECREATIVOS, EDIFICIOS Y SERVICIOS PUBLICOS Y ZONA DE RESERVAS: 136.630 m<sup>2</sup>

|  |   |
|--|---|
| Porcentaje de espacios libres respecto a la zona terrestre total   | $\frac{100 \times 69.000}{627.310} \approx 11\%$    |
| Porcentaje de espacios libres respecto a la zona terrestre extraportuaria  | $\frac{100 \times 69.000}{412.060} \approx 16,75\%$ |
| Porcentaje de espacios reservados a edificios y servicios publicos respecto a las zonas extraportuaria mas aeroportuaria | $\frac{100 \times 4.900}{490.660} \approx 1\%$      |
| Porcentaje de espacios reservados a edificios y servicios publicos respecto a la zona extraportuaria                     | $\frac{100 \times 4.900}{412.060} \approx 1,20\%$   |
| Porcentaje de zona de reservas respecto a las zonas extraportuaria mas aeroportuaria                                     | $\frac{100 \times 27.630}{490.660} \approx 5,63\%$  |
| Porcentaje de zona de reservas respecto a la zona extraportuaria   | $\frac{100 \times 27.630}{412.060} \approx 6,71\%$  |

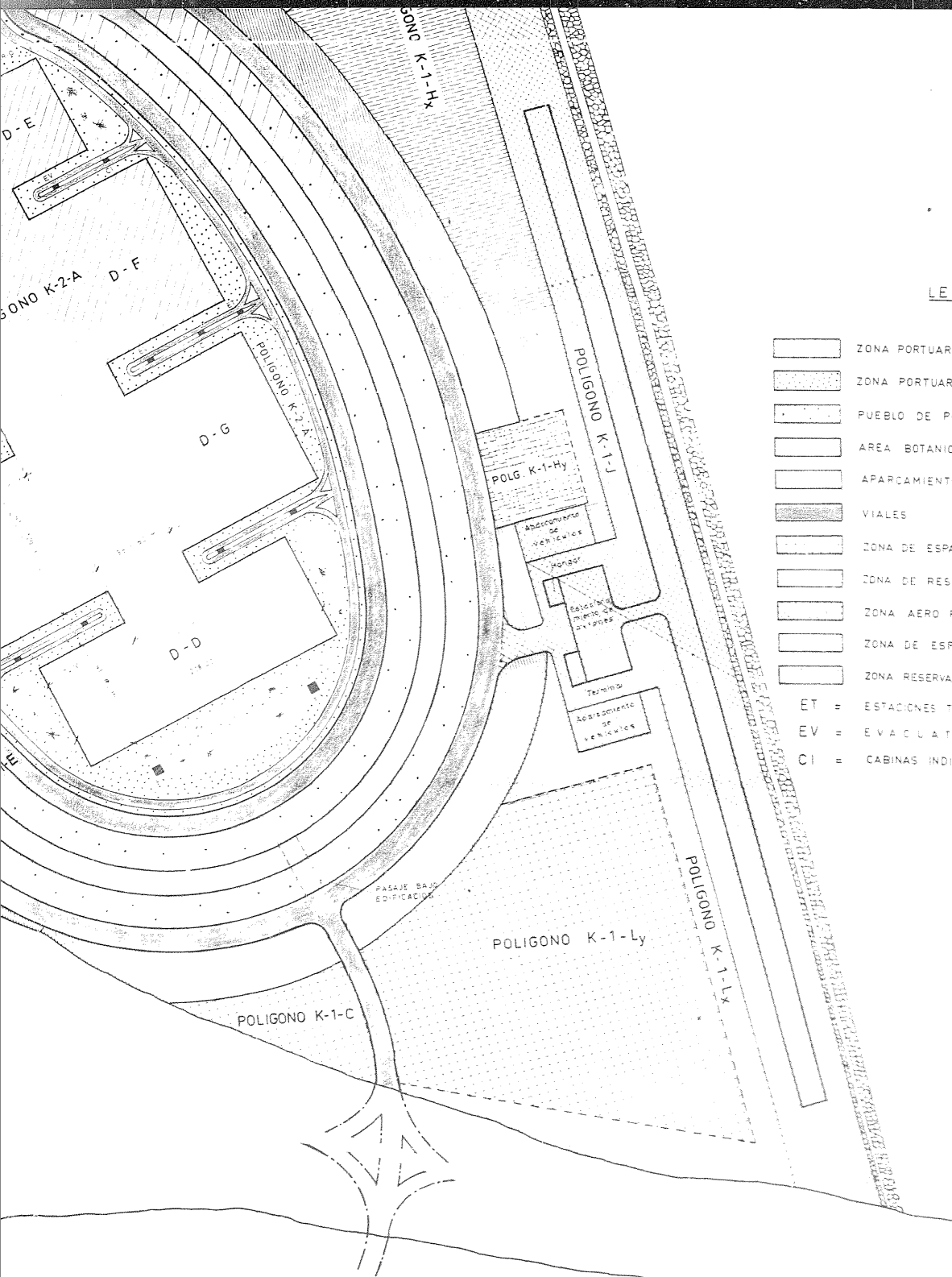
El plan de ordenación Portuaria incluye dentro de su zona especificar los espacios necesarios al servicio del Ministerio de Obras Publicas para los edificios destinados a los servicios publicos portuarios.



PLANES GENERAL Y PARCIAL DE EXTENSION URBANA DE LA ZONA DEL PUERTO DEPORTIVO EXTERIOR DE BASE O INVERNADA "TOMAS MAESTRE DE LA MANGA" EN EL LUGAR DE EL ESTADIO DE LA MANGA DE SAN JAVIER (MURCIA)

PUERTOMAYOR, S.A.

|            |   |  |
|------------|---|--|
| FRB        | 5 | ENRIQUE AMAYA VIAR   |
| 1 2000     |   | ESPACIOS LIBRES, POLIDEPORTIVOS Y RECREATIVOS, EDIFICIOS Y SERVICIOS PUBLICOS Y ZONA DE RESERVAS |
| ABRIL 1975 |   |  |



LEYENDA

- ZONA PORTUARIA DE FLOTACION (DEPORTIVA)
- ZONA PORTUARIA EN TIERRA (DEPORTIVA)
- PUEBLO DE PESCADORES
- AREA BOTANICA TROPICAL PRESERVADA
- APARCAMIENTOS
- VIALES
- ZONA DE ESPACIOS POLIDEPORTIVOS Y RECREATIVOS
- ZONA DE RESERVAS
- ZONA AEROPORTUARIA (DEPORTIVA)
- ZONA DE ESPACIOS LIBRES
- ZONA RESERVADA A EDIFICIOS Y SERVICIOS PUBLICOS
- ET = ESTACIONES TRANSFORMADORAS
- EV = EVACUATORIOS
- CI = CABINAS INDIVIDUALES

COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS, CANALES Y PUERTOS  
 MADRID  
 059411 del 17 DIC 1974  
**VISADO ESTUDIOS PROYECTO**

|  |          |  |
|--|----------|--|
| PLANES GENERAL Y -<br>PARCIAL DE EXTENSION URBANA DE LA ZONA DEL PUERTO<br>DEPORTIVO EXTERIOR DE BASE O INVERNADA "TOMAS MAESTRE<br>DE LA MANGA" EN EL LUGAR DE EL ESTACIO DE LA<br>MANGA DE SAN JAVIER (MURCIA) |          |  |
| PUERTO MAYOR, S.A.   |          |  |
| PRB  | <b>3</b> | ENRIQUE AMAYA VIAR                                   |
| 1:2000   |          | DELIMITACION DE LAS ZONAS<br>DE DISTINTA UTILIZACION |
| ABRIL 1974   |          |  |

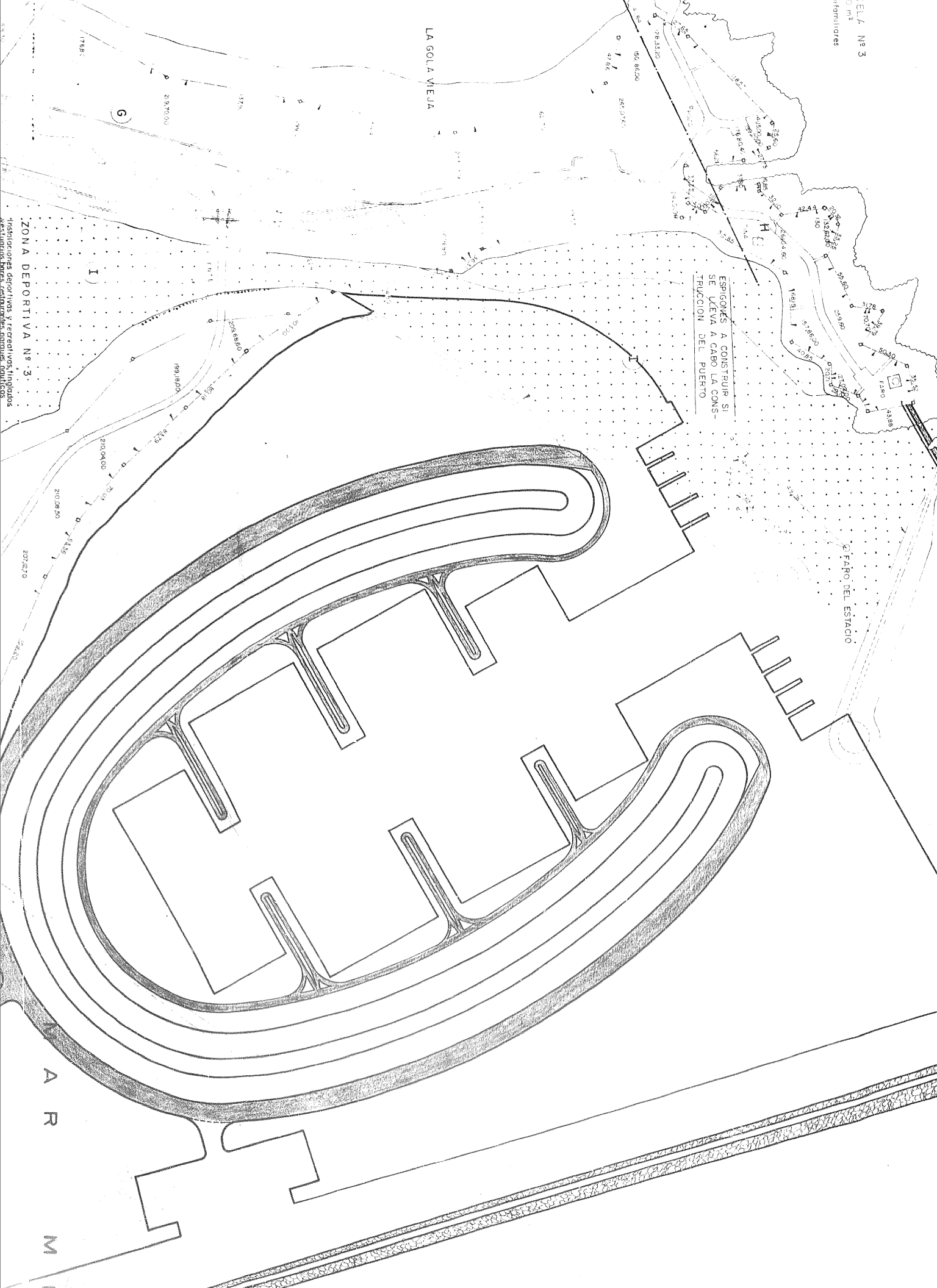
LA GOLA VIEJA

ESPIGONES A CONSTRUIR SI SE LLEVA A CABO LA CONSTRUCCION DEL PUERTO

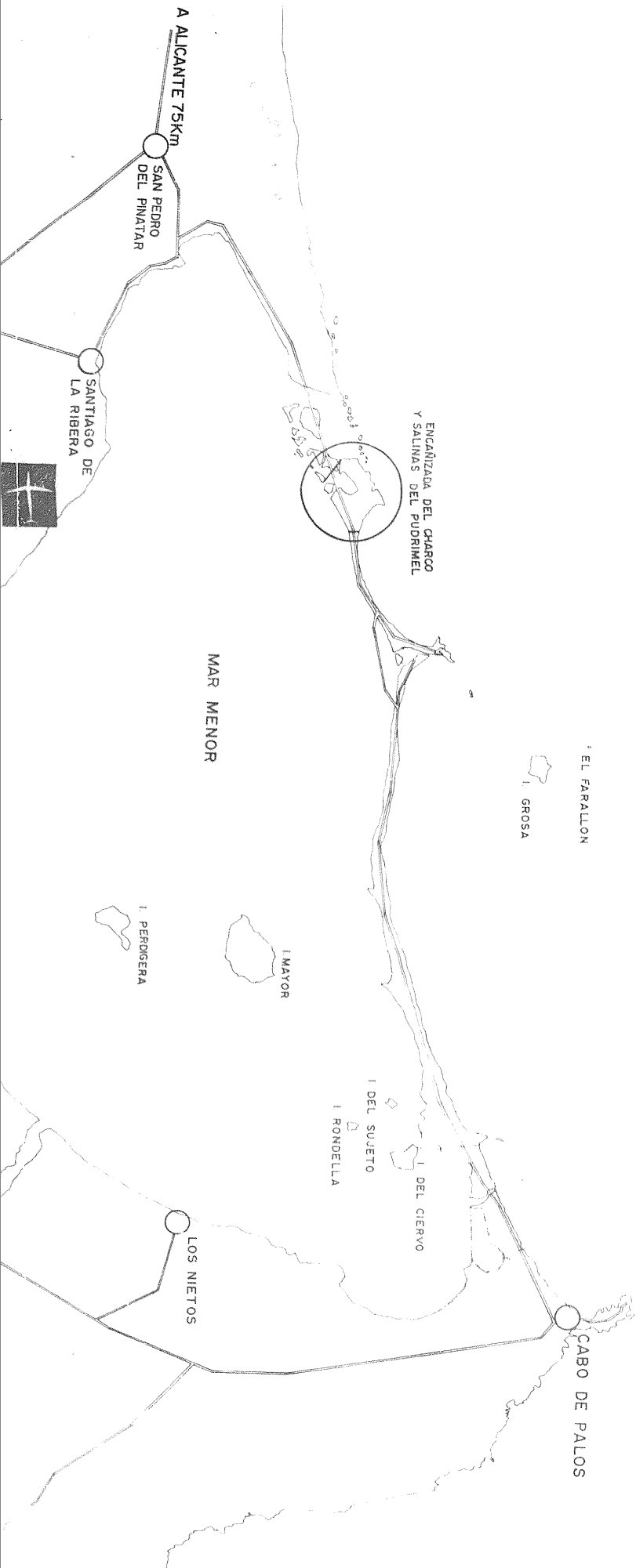
FARO DEL ESTACIO

ZONA DEPORTIVA N° 3

Instalaciones deportivas, y recreativas, incluidos vestuarios, baños, duchas, comedores, quioscos



- *Plan Especial de ordenación de Veneciola (1975)*



MAR MEDITERRANEO

I. HORRIGAS

A ALICANTE 75KM

SAN PEDRO DEL PINATAR

SANTIAGO DE LA RIBERA

ENCAÑIZADA DEL CHARCO Y SALINAS DEL PUDRIMEL

MAR MENOR

EL FARALLON

I. GROSA

I. PERDIGERA

I. MAYOR

I. DEL SUJETO

I. RONDELLA

I. DEL CIERVO

LOS NIETOS

CABO DE PALOS

DESLINDE DE LA ZONA MARITIMO-TERRESTRE

|  |          |
|--|----------|
| PLANES GENERAL Y PARCIAL ESPECIALES<br>DEL EXTREMO NORTE DE LA HACIENDA<br>DE LA MANGA DE SAN JAVIER | ESCALA   |
| PROYECTO : LA MANGA DEL MAR MENOR  | 1 : 2000 |
| PLANO : PLANO DEL ESTADO ACTUAL DE LOS<br>TERRENCOS OBJETO DE LA ORDENACION                          |          |
| PROPIETARIO : TOMAS MAESTRE AZNAR  |          |
| RAUL PINON FERNANDEZ   | PLANO    |
| A 7 9 0 1 1 8 2 1 0  | 2        |



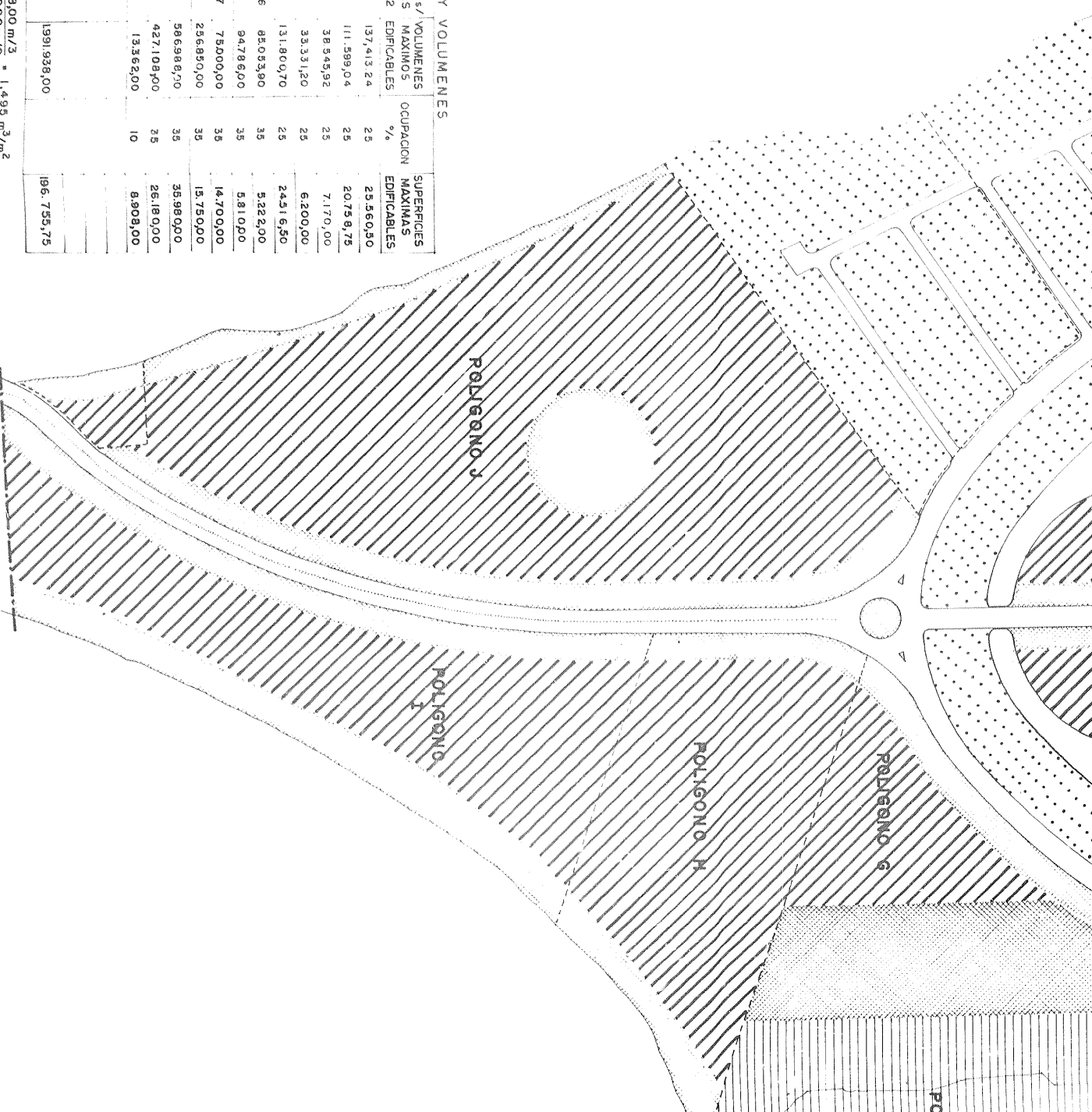


CUADRO DE SUPERFICIES Y VOLUMENES

| POLIGONOS       | USO        | SUPERFICIES BRUTAS m/2 | SUPERFICIES UTILES m/2 | DENSIDAD s/ m/3 | VOLUMENES SUP. UTILES EDIFICABLES | OCCUPACION % | SUPERFICIES MAXIMAS EDIFICABLES |
|-----------------|------------|------------------------|------------------------|-----------------|-----------------------------------|--------------|---------------------------------|
| A               | INDIVIDUAL | 14.0299,00             | 102.242,00             | 1,344           | 137.413,24                        | 25           | 29.560,50                       |
| B               | "          | 11.3942,00             | 83.035,00              | 1,344           | 111.589,04                        | 25           | 20.758,75                       |
| C               | "          | 39.3553,00             | 28.680,00              | 1,344           | 38.545,92                         | 25           | 7.170,00                        |
| D               | "          | 34.034,00              | 24.800,00              | 1,344           | 33.331,20                         | 25           | 6.200,00                        |
| E               | "          | 134.5689,00            | 98.066,00              | 1,344           | 131.800,70                        | 25           | 24.516,50                       |
| F               | COLECTIVO  | 20.474,00              | 14.920,00              | 5,7006          | 85.033,90                         | 35           | 5.222,00                        |
| G               | "          | 2.2775,00              | 16.600,00              | 5,71            | 94.786,00                         | 35           | 5.810,00                        |
| H               | "          | 50.000,00              | 42.000,00              | 1,7837          | 75.000,00                         | 35           | 14.700,00                       |
| I               | "          | 61.750,00              | 45.000,00              | 5,71            | 256.850,00                        | 35           | 15.750,00                       |
| J               | "          | 141.064,00             | 102.800,00             | 5,71            | 586.984,00                        | 35           | 35.980,00                       |
| K               | "          | 102.642,00             | 74.800,00              | 5,71            | 427.104,00                        | 25           | 28.180,00                       |
| L               | DEPORTIVO  | 122.237,00             | 89.800,00              | 0,15            | 13.562,00                         | 10           | 8.908,00                        |
| VIALES          |            | 98.727,00              |                        |                 |                                   |              |                                 |
| CANALES         |            | 116.528,00             |                        |                 |                                   |              |                                 |
| ESPACIOS LIBRES |            | 134.000,00             |                        |                 |                                   |              |                                 |
| TOTALES         |            | 1332.400,00            | 722.023,00             |                 | 1991.938,00                       |              | 186.735,75                      |

DENSIDAD MEDIA =  $1.991.938,00 \text{ m}^3 / 1.332.400,00 \text{ m}^2 = 1,495 \text{ m}^3/\text{m}^2$

LIMITE SUR DON TOMAS MAESTRE AZNAR



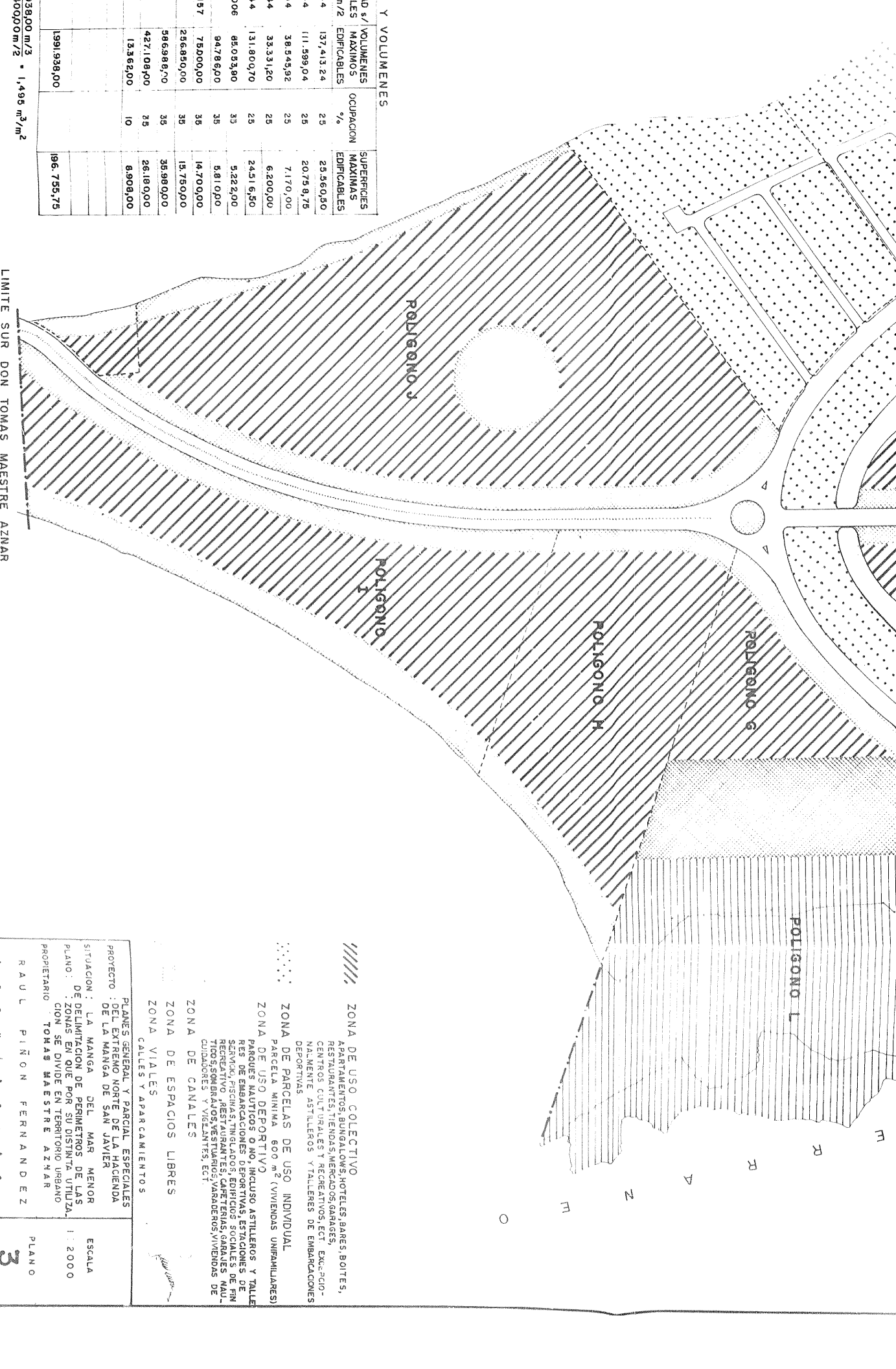
N  
O  
Z

P01

Y VOLUMENES

| ID s/<br>n/2 | VOLUMENES<br>MAXIMOS<br>EDIFICABLES | OCCUPACION<br>% | SUPERFICIES<br>MAXIMAS<br>EDIFICABLES |
|--------------|-------------------------------------|-----------------|---------------------------------------|
| 4            | 137,413,24                          | 29              | 25,560,90                             |
| 4            | 111,599,04                          | 26              | 20,758,75                             |
| 4            | 38,545,92                           | 25              | 7,170,00                              |
| 4            | 33,331,20                           | 25              | 6,200,00                              |
| 4            | 131,800,70                          | 29              | 24,516,50                             |
| 006          | 45,053,90                           | 33              | 5,222,00                              |
| 006          | 94,786,00                           | 35              | 8,810,00                              |
| 57           | 75,000,00                           | 36              | 14,700,00                             |
| 57           | 26,650,00                           | 35              | 13,750,00                             |
| 57           | 58,638,70                           | 35              | 35,980,00                             |
| 57           | 427,108,00                          | 25              | 26,180,00                             |
| 57           | 13,362,00                           | 10              | 8,908,00                              |
| 57           | 199,938,00                          |                 | 196,755,75                            |

LIMITE SUR DON TOMAS MAESTRE AZNAR



**////** ZONA DE USO COLECTIVO  
 APARTAMENTOS, BUNGALOWS, HOTELES, BARES, BOITES,  
 RESTAURANTES, TIENDAS, MERCADOS, GARAGES,  
 CENTROS CULTURALES Y RECREATIVOS, ECT. EXCER-  
 NALMENTE ASTILLEROS Y TALLERES DE EMBARCACIONES  
 DEPORTIVAS

**.....** ZONA DE PARCELAS DE USO INDIVIDUAL  
 PARCELA MINIMA 800 m<sup>2</sup> (VIVIENDAS UNIFAMILIARES)

**|||||** ZONA DE USO DEPORTIVO  
 PARQUES NAUTICOS O NAU, INCLUIDO ASTILLEROS Y TALLE-  
 RES DE EMBARCACIONES DE BOMBAS, ESTACIONES DE  
 SERVICIO, VESTIBULOS, TIENDAS, CAFETERIAS, GARAJES, NAU-  
 TICOS, SOMBREROS, VESTIARIOS, VARADEROS, VIVIENDAS DE  
 CUIDADORES Y VIEJANTES, ECT.

**.....** ZONA DE ESPACIOS LIBRES  
 CALLES Y APARCAMIENTOS

**.....** ZONA DE CANALES

**.....** ZONA VIALES

**.....** PLANES GENERAL Y PARCIAL ESPECIALES  
 DEL EXTREMO NORTE DE LA HACIENDA  
 DE LA MANGA DEL MAR MENOR  
 SITUACION: LA MANGA DEL MAR MENOR  
 DE DELIMITACION DE PERIMETROS DE LAS  
 ZONAS EN QUE POR SU DISTINTA UTILI-  
 ZACION SE DIVIDE EN TERRITORIO URBANO  
 PROPIETARIO TOMAS MAESTRE AZNAR

RAUL PINON FERNANDEZ  
 PLANO 3

ESCALA 1:2000

***Anejo nº 3. Informes de Consejería de Política Territorial y Obras Públicas  
sobre la situación urbanística de La Manga en los años 80***



COMUNIDAD AUTONOMA  
DE LA REGION DE MURCIA

CONSEJERIA DE POLITICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PUBLICAS

Dirección Regional de Urbanismo,  
Planificación Territorial

RESUMEN SOBRE EL ESTADO DE LAS NEGOCIACIONES ENTRE PROMOTORES-COMUNIDAD/  
AUTONOMA, RELATIVO A LAS LICENCIAS IMPUGNADAS Y PROYECTOS EN TRAMITACION  
DEL T.M. DE SAN JAVIER.

1. NUMERO DE LICENCIAS IMPUGNADAS..... 22 = 2.624 viviendas.
2. NUMERO DE LICENCIAS EN TRAMITACION ANTES DE ACUERDO DEL CONSEJO DE GOBIERNO DE 1-OCTUBRE-1.987... 8 = 1.579 viviendas.
3. EXPEDIENTES CON LICENCIA QUE NO CONSTA LA AUTORIZACION PREVIA PARA OCUPAR LA ZONA DE SALVAMENTO DE LA ZONA MARITIMO-TERRESTRE..... 12 = 1.183 viviendas.  
(Grafiados en planos y Memoria de dossier con los números 2, 5, 12, 14, 15.1, 15.2, 16.1, 16.2, - 18, 21 y 22)
4. EXPEDIENTES CON LICENCIA MUNICIPAL PRESUNTAMENTE CON AUTORIZACION COSTA/MARINA MERCANTE..... 3 = 324 viviendas.  
(grafiados en planos de dossier con los números/ 6, 7 y 23).
5. EXPEDIENTES SIN LICENCIA Y SIN AUTORIZACION DE COSTAS/MARINA MERCANTE..... 2 = 98 viviendas.  
(grafiados en planos de dossier con los números - 1 y 4).
6. EXPEDIENTES SIN LICENCIA Y CON AUTORIZACION DE COSTAS/MARINA MERCANTE..... 1 = 24 viviendas.  
(grafiados en planos de dossier con el número 20.



**COMUNIDAD AUTONOMA  
DE LA REGION DE MURCIA**

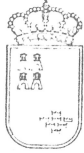
**CONSEJERIA DE POLITICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PUBLICAS**

**Dirección Regional de Urbanismo,  
Planificación Territorial**

RESULTADOS OBTENIDOS DE LAS CONVERSACIONES MANTENIDAS:

- Proyectos modificados que se han retranqueado 20 m. desde la línea de mojones de Z.M.T. y - por tanto no incluidos en el apartado 3º de - la página anterior..... 6 Exp. = 2.180 viv.  
(grafiados en planos de dossier números 3, 9, / 10, 11, 19.1 y 19.2)
  
- Proyectos incluidos en el apartado 3º de la - página anterior que ofrecen las siguientes -- compensaciones:
  - Viales de Acceso..... 11.118 m2.
  - Zonas Verdes Públicas..... 20.564 m2.
  - Playas privadas ..... 20.520 m2.
  
- TOTAL COMPENSACIONES DE LAS NEGOCIACIONES:
  - Viales..... 30.854 m2.
  - Zonas Verdes Públicas..... 46.464 m2.
  - Playas privadas..... 76.973 m2.

Murcia a 12 de Noviembre de 1.987.



**COMUNIDAD AUTONOMA  
DE LA REGION DE MURCIA**

CONSEJERIA DE POLITICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PUBLICAS

**INFORME SOBRE NEGOCIACIONES CON PROMOTORES DE "LA MANGA"**

Con motivo de la entrada en vigor de la Ley de Distribución de Competencias Urbanísticas, entre los Organos de Gobierno de la Comunidad Autónoma de Murcia, se asigna al Consejero de Política Territorial y Obras Públicas la emisión del informe urbanístico preceptivo y vinculante en base a los Planes Generales de Ordenación de los Centros de Interés Turístico de la Región, entre los que se incluyen los de La Manga de San Javier. El Ayuntamiento de San Javier, con Corporación de mayoría AP, concede licencias a 22 expedientes de 2.624 viviendas, en contra de las determinaciones de los informes emitidos por la C.A., lo que da lugar a la impugnación por parte de la Administración Regional de dichas licencias ante el Tribunal Contencioso-Administrativo.

Asimismo, las Normas Subsidiarias del municipio de San Javier se elevan a la C.A. para su aprobación definitiva, quedando en suspenso su aprobación por deficiencias.

Con los motivos anteriores aparecen un total de 30 expedientes, por un total de 4.203 viviendas, unas con licencias concedidas y otras en trámite que supone una lesión importante de los intereses económicos impulsores de dichas actuaciones, por lo general, al margen de acciones presuntamente irregulares del Ayuntamiento de San Javier.

Ante la situación planteada, que supone la paralización de la inversión de unos 35.000 millones de pesetas, y su correspondiente incidencia entre puestos de trabajo directos e inducidos de 15.000 trabajadores, se trata de lograr una posible alternativa viable y lo mas acorde con los intereses de la colectividad.



**COMUNIDAD AUTONOMA  
DE LA REGION DE MURCIA**

CONSEJERIA DE POLITICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PUBLICAS

En base a lo anterior, se inicia un análisis proyecto / por proyecto a los efectos de procurar adecuarlos a los criterios y determinaciones del planeamiento vigente o en trámite, y del -/ que el Ayuntamiento de San Javier hace una interpretación excesivamente laxa. Los temas fundamentales a considerar son los de:

- retranqueo 20 m. desde la Z.M.T.
- retranqueo 20 m. desde el eje de la Gran Vía de La -/ Manga para su conversión en vía de doble calzada y -/ vías de servicio, actualmente sólo de doble direc-----ción.
- consecución del 10% de espacios libres públicos.
- consecución de aparcamientos públicos.
- consecución de aperturas de vías de tránsito rodado y peatonal para acceso a las zonas de salvamento y marítimo-terrestre.
- espacios para equipamiento comercial y social.

Entre las numerosas promociones existen diferentes si--tuaciones como son las de obras comenzadas, e incluso la no existencia de la autorización previa obligatoria de ocupación, en su/caso, de la zona de servidumbre de la Z.M.T., aunque nunca ocupando la banda de los 6 m. de servidumbre de paso para salvamento.

En las negociaciones mantenidas se ha logrado que expedientes de 2.180 viviendas se retranqueen a los 20 m.

En otros casos, los que ocupan los 14 m. de las zonas / de servidumbre, exteriores a los 6 m. de servidumbre de paso, han propuesto, para compensar su no adecuación a los criterios de no/ ocupar los 20 m., hacer una serie de cesiones adicionales como la de la zona marítimo terrestre, actualmente en litigio su propie--





COMUNIDAD AUTONOMA  
DE LA REGION DE MURCIA

CONSEJERIA DE POLITICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PUBLICAS

dad concretamente en La Manga, y la construcción a su costa de -/  
un paseo marítimo, en base a los criterios de la Administración /  
competente en la zona de servidumbre al menos y en los otros ca--  
sos toda la de cesión que puede ser superior a los 6 m.

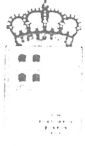
La negociación está a expensas de que por la Dirección/  
General de Puertos y Costas se informe favorablemente la ocupa---  
ción, en los casos planteados y señalados en el plano, de dicha /  
zona de los 20 m. dejando siempre a salvo los 6 m.

Por otro lado se ha incidido en limitación de alturas, /  
que anteriormente podían alcanzar las 21 plantas hasta 10 plantas  
o 12, con la consiguiente incidencia en la proyección de sombras,  
etc., sobre la playa, así también se ha resuelto la accesibilidad,  
actualmente privatizada en su mayoría en las actuaciones hechas /  
con anterioridad, a la zona de playa.

En resumen se ha intentado en base a posibilidades urba  
nísticas tratar de lograr un equilibrio entre las cargas y los be  
neficios que se desprenden de la ejecución del planeamiento, y -/  
los principios de preferencia del bien público sobre el privado /  
para poder llegar a estas propuestas definitivas.

Hay que hacer notar, también, la incidencia sobre la -/  
promoción turística habiéndose conseguido que una parte importan  
te de estas promociones que estaban destinadas a la venta, se ha  
gan en régimen de apartamentos turísticos para su oferta en este/  
tipo y ampliar así la capacidad turística de la región.

También es preciso incidir en los casos de venta ya cul  
minados, por tratarse de Comunidades de Propietarios o ventas al/  
extranjero y su repercusión en estos mercados.



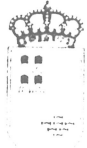
COMUNIDAD AUTONOMA  
DE LA REGION DE MURCIA

CONSEJERIA DE POLITICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PUBLICAS

Dirección Regional de Urbanismo,  
Planificación Territorial

RESUMEN SOBRE EL ESTADO DE LAS NEGOCIACIONES ENTRE PROMOTORES-COMUNIDAD/  
AUTONOMA, RELATIVO A LAS LICENCIAS IMPUGNADAS Y PROYECTOS EN TRAMITACION  
DEL T.M. DE SAN JAVIER.

1. NUMERO DE LICENCIAS IMPUGNADAS..... 22 = 2.624 viviendas.
2. NUMERO DE LICENCIAS EN TRAMITACION ANTES DE ACUER  
DO DEL CONSEJO DE GOBIERNO DE 1-OCTUBRE-1.987... 8 = 1.579 viviendas.
3. EXPEDIENTES CON LICENCIA QUE NO CONSTA LA AUTORI-  
ZACION PREVIA PARA OCUPAR LA ZONA DE SALVAMENTO -  
DE LA ZONA MARITIMO-TERRESTRE..... 12 = 1.183 viviendas.  
(Grafiados en planos y Memoria de dossier con los  
números 2, 5, 12, 14, 15.1, 15.2, 16.1, 16.2, -  
18, 21 y 22)
4. EXPEDIENTES CON LICENCIA MUNICIPAL PRESUNTAMENTE  
CON AUTORIZACION COSTA/MARINA MERCANTE..... 3 = 324 viviendas.  
(grafiados en planos de dossier con los números/  
6, 7 y 23).
5. EXPEDIENTES SIN LICENCIA Y SIN AUTORIZACION DE -  
COSTAS/MARINA MERCANTE..... 2 = 98 viviendas.  
(grafiados en planos de dossier con los números -  
1 y 4).
6. EXPEDIENTES SIN LICENCIA Y CON AUTORIZACION DE -  
COSTAS/MARINA MERCANTE..... 1 = 24 viviendas.  
(grafiados en planos de dossier con el número 20.



COMUNIDAD AUTONOMA  
DE LA REGION DE MURCIA

CONSEJERIA DE POLITICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PUBLICAS

Dirección Regional de Urbanismo,  
Planificación Territorial

RESULTADOS OBTENIDOS DE LAS CONVERSACIONES MANTENIDAS:

- Proyectos modificados que se han retranqueado 20 m. desde la línea de mojones de Z.M.T. y - por tanto no incluidos en el apartado 3º de - la página anterior..... 6 Exp. = 2.180 viv.  
(grafiados en planos de dossier números 3, 9, / 10, 11, 19.1 y 19.2)
  
- Proyectos incluidos en el apartado 3º de la - página anterior que ofrecen las siguientes -- compensaciones:
  - Viales de Acceso..... 11.118 m2.
  - Zonas Verdes Públicas..... 20.564 m2.
  - Playas privadas ..... 20.520 m2.
  
- TOTAL COMPENSACIONES DE LAS NEGOCIACIONES:
  - Viales..... 30.854 m2.
  - Zonas Verdes Públicas..... 46.464 m2.
  - Playas privadas..... 76.973 m2.

Murcia a 12 de Noviembre de 1.987.

A las 10'30 horas del día 9 de Octubre de 1.987, se reúnen, previo acuerdo del día anterior, en el salón rojo de la Comunidad Autónoma en Teniente Flomesta, por una parte el Consejero de Política Territorial y Obras Públicas, D. José-Salvador Fuentes Zorrita, acompañado de los Directores Regionales de Urbanismo, D. José-Alberto Sáez de Haro, y de Turismo, D. Luis Arroniz Mecha, así como de altos cargos técnicos de Turismo y Urbanismo, y por la otra, de un grupo de 17 promotores de la Manga del Mar Menor, con D. Alfonso García como portavoz, acompañados de D. Carmelo Martín, y asistiendo también el Alcalde del Ayuntamiento de San Javier, así como del arquitecto municipal, D. Salvador Martínez Moya.

Tras un largo y amplio debate se llegan a los siguientes acuerdos:

1.- A aceptar el desglose efectuado en su momento de los temas a estudiar, concediendo prioridad a las licencias recurridas y a las solicitadas y presentadas hasta el 1 de Octubre de 1.987.

2.- Considerar aceptable el nivel de negociación efectuado, a excepción hecha del punto relativo a los 20 metros de la zona de servidumbre <sup>DE SALVAMENTO</sup> ~~maritimoterrestre~~, cuya competencia corresponde a la Dirección General de Puertos y Costas del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

3.- Aceptar el ofrecimiento efectuado por el Consejero de Política Territorial y Obras Públicas de entrevistarse el próximo martes, día 13, con el citado Director General de Puertos y Costas, para intentar acia





A large, handwritten signature in black ink is written vertically on the left side of the page. The signature is highly stylized and appears to be a cursive name. Below the signature, there are several large, overlapping scribbles and loops, possibly representing initials or a stamp that has been obscured or is part of the signature's flourish.

rar definitivamente el tema expuesto en el punto dos, trasladando la grave problemática planteada y debatida en la reunión actual, transmitiendo la inquietud de los interesados.

4.- Proceder a efectuar un listado definitivo de la situación que afecta a los promotores incluidos en el punto primero de estos acuerdos, a fin de que el Consejero disponga de la mayor información posible para dicha entrevista.

5.- Prever una próxima reunión para el miércoles día 14 a las 11 horas.

The image shows three distinct handwritten signatures or initials in black ink. The top signature is a stylized, cursive mark. The middle signature is more complex, with several loops and a long horizontal stroke extending to the right. The bottom signature is a large, bold, cursive mark with a prominent loop on the left side.



A las 11'20 horas del día 14 de Octubre de 1.987, se reúnen, según lo convenido en la reunión del día 9 de los / corrientes, en el salón rojo de la Comunidad Autónoma en Teniente Flomesta, -/ por una parte el Consejero de Política/ Territorial y Obras Públicas, D. José-Salvador Fuentes Zorita, acompañado de/ los Directores Regionales de Urbanismo, D. José-Alberto Sáez de Haro, y de Turismo, D. Luis Arroniz Mecha, así como/ de altos cargos técnicos de Turismo y / Urbanismo, y por la otra, de un grupo / de promotores de La Manga del Mar Menor, con D. Mariano Roca, como portavoz, acompañado de D. Carmelo Martín y/ del asesor jurídico D. Juan-Enrique Serrano, y asistiendo asimismo el Alcalde del Ayuntamiento de San Javier, D. José Ruiz Manzanares, acompañado del asesor/ jurídico, D. Ernesto-Andres Vazquez y/ del arquitecto municipal, D. Salvador / Martínez Moya.

Abre la sesión el Excmo. Sr. Consejero de Política Territorial que, en -/ primer lugar indica la clara voluntad / negociadora del Director General de Costas y Puertos, con quien mantuvo reunión ayer, día 13, en Madrid, que no solo acepta esa vía sino que está dispuesto a incorporar a las reuniones a representantes suyos al máximo nivel y con / poder de decisión; que en esas reuniones se podrían programar lógicamente para / mediados de la semana próxima y que, en consecuencia en estos momentos existen/ solo dos posturas, o continuar la negociación para los proyectos no afectados por un posible rétranqueo demorando la/ negociación del resto de los proyectos,

o esperar conjuntamente a la próxima -/  
reunión para seguir la negociación. Ma-  
nifiesta ser decidido partidario de que  
prosigan las negociaciones en todo ca--  
so.

A continuación hacen uso de la pa-  
labra los señores promotores D. Mariano  
Roca, D. Juan-Manuel Aniorte y los ase-  
sores, D. Juan-Enrique Serrano y D. Er-  
nesto-Andres Vazquez, que a lo largo de  
un animado debate manifiesta: Satisfac-  
ción porque haya habido respuesta posi-  
tiva por parte de Madrid; interés en -/  
que las reuniones conjuntas se efectuen  
cuanto antes; necesidad de rapidez por-  
que los promotores no podrian, por ra-  
zones financieras esperar ni a la mitad  
de la semana próxima.

Tras varias sujerencias con res---  
puestas por parte del Director Regional  
de Urbanismo, los promotores a traves /  
de sus asesores formulan dos peticio---  
nes al Excmo. Sr. Consejero:

1.- Suspensión temporal de contenciosos en tramite, por un plazo de 15 ó 20 dias.

2.- Solicitar la no acumulación de todos los contenciosos en tramite en -/  
uno solo, para lo que advierte hay pla-  
zo hasta el sábado, 17 de Octubre.

El Excmo. Sr. Consejero manifiesta recoger estas propuestas, indica que -/  
evidentemente no son de su exclusiva -/  
competencia, pero que las planteará a /  
la Dirección Regional de lo Contencio--  
so.

A continuación los promotores soli-  
citan reunirse en privado, para unifi--

car criterios, y tomar decisión respecto a la prosecución de las negociaciones, que presentarán por escrito como / anexo de la presente acta.

*21.12.22. r/r*

*[Signature]*

*[Signature]*



ANEXO AL ACTA DE LA REUNION CELEBRADA EN EL DIA 14 DE OCTUBRE  
EN EL SALON ROJO DE LA COMUNIDAD QUE SE REFERENCIA:

Reunidos los promotores de La Manga afectados por la sus-  
pensión de licencias y paralización de obras han acordado tras pro-  
via deliberación:

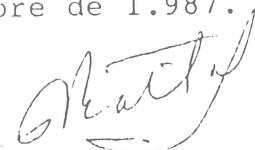
1.- Continuar la negociación con los representantes de /  
la Comunidad Autónoma de forma particularizada, si bien bajo la -/  
coordinación y en presencia de la Comisión Delegada de la Asocia-  
ción de afectados. Esta negociación tiene carácter técnico y solo/  
será convalidada por los promotores, de manera formal, previo aná-  
lisis global de su resultado.

2.- La negociación se inicia sin perjuicio de la asisten-  
cia en su día de un representante de la Dirección General de Cos-  
tas para tratar de los asuntos que sean de su estricta competencia.

3.- Considerando zanjados los asuntos que ya han sido -/  
tratados por la representación de la Asociación la negociación se/  
reinicia con el siguiente orden de expedientes:

- a) D. Federico García Arquimbau.
- b) D. Felipe Cerezuela, D. Pedro Marín y Nuevo Pozo Es-  
trecho S.A. (El Galán).
- c) D. Fernando Ruiz Pedreño (INMOMANGA).
- d) D. Fernando Ruiz Pedreño (Contencioso nº 515/87).
- e) GRIMANGA S.A.
- f) GRIMANGA S.A.
- g) GRIMANGA S.A.
- h) D. Angel Martínez Vera.
- i) D. Pedro Segura (Promociones ALUSE).
- j) Promociones Romero y Díaz.

4.- La Asociación de afectados facilitará el día 15 a -/  
las 10 de la mañana a la Dirección Regional de Urbanismo, la lista  
cordinal de los asuntos a tratar comprendidos en el primer paquete  
de negociación, integrado por las licencias otorgadas o pedidas,/  
con anterioridad al día 1 de Octubre de 1.987.



Pedro Alvarez

A las 12'30 horas del día 23 de Octubre de 1.987, se reunen, según lo convenido en la reunión del día 14 de los corrientes, en la Sala de Juntas de la Comunidad Autónoma en Teniente Flomesta, por una parte el Consejero de Política Territorial y Obras Públicas, D. José Salvador Fuentes Zorita, acompañado de el Director Regional de Urbanismo, D. Jose Alberto Sáez de Haro, el Consejero de Cultura, Educación y Turismo, D. Esteban Egea Fernandez, y el Director Regional de Turismo, D. Luis Arroniz Mecha, así como de altos cargos técnicos de Turismo y Urbanismo, y por la otra, de un grupo de promotores componentes de la Comisión Negociadora de la Manga del Mar Menor, con D. Mariano Roca, como portavoz, acompañado de D. Carmelo Martín y del asesor jurídico D. Juan Enrique Serrano, y asistiendo asimismo el Alcalde del Ayuntamiento de San Javier, D. José Ruiz Manzanares, acompañado del arquitecto municipal D. Salvador Martínez Moya.

Asisten también el Ayudante Militar de Marina D. Pedro Alvarez Gonzalez en representación del Comandante Militar de Marina, y por parte de la Dirección General de Puertos y Costas, D. Fernando Osorio y D. Antonio Fernández Basa.

Después de un intercambio de argumentos, las partes reunidas llegan a los siguientes compromisos:

1º El representante de la Dirección General de Puertos y Costas, presentará al Director General los acuerdos aquí alcanzados y planteará la posibilidad de una reunión con los componentes de

la mesa negociadora para llegar a una solución final en los asuntos de su competencia, teniendo presente y valorando las ofertas y compromisos de los promotores.

2º A propuesta del Consejero de Política Territorial y Obras Públicas se procederá a realizar una evaluación de las cesiones propuestas por los promotores (viales, accesos, etc) que, de alguna manera benefician la ordenación integrada de esta parte del litoral..

3º La Comisión de promotores, en la representación que ostentan, ofertan la incorporación del resultado definitivo de las negociaciones habidas con las distintas Consejerías y con la Dirección General de Puertos y Costas, al recurso que en su día planteen contra el acuerdo del Consejo de Gobierno recientemente adoptado sobre las Normas Subsidiarias de Planeamiento de San Javier.

4º La misma Comisión de promotores ofertan la realización por su parte de un paseo marítimo, a su cuenta y cargo y en la forma que establezca la Dirección General de Puertos y Costas. Al efecto remitirá un estudio previo a la antedicha Dirección Regional basandose en la Cartografía que pondrá a su disposición la Dirección Regional de Urbanismo, Arquitectura y Vivienda. Dicho compromiso de ejecución estará firmado por los propietarios que resulten afectados.

5º Igualmente, y para la resolución de los casos impugnados en la jurisdicción Contencioso Administrativo, se comprometen a, una vez aceptado el resultado

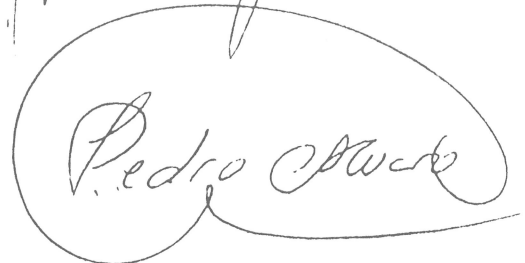
F. de J. J. J.


de las negociaciones que se continúan, re-  
nunciar a cuantas opciones y recursos puedan  
plantearse con fundamento en agravios compa-  
rativos.

6º Por último, los promotores ofre-  
cen la cesión, mediante escritura pública, -  
de la superficie que, siendo de su titulari-  
dad, sobrepasen al delimitación de la zona -  
marítimo-terrestre en dirección al mar.

7º Se acuerda por parte de los ---  
mismos intervinientes que hasta ahora compo-  
nían la mesa negociadora seguir el desarro-  
llo de estas conversaciones en próxima reu-  
nión a celebrar el miércoles día 28 de Octu-  
bre del presente año.

8º A los efectos de lo  
establecido en el aparta-  
do 5º, el compromiso  
a banca también a las  
licencias solicitadas con  
anterioridad al 1 de  
Octubre, de conformidad  
con el acuerdo anterior.





A las 11'30 horas del día 28 de Octubre de 1.987, se reúnen según lo acordado/ en la sesión anterior del día 23 de Octubre, en la sede de la Comunidad Autónoma / de Teniente Flomesta, y en su sala de juntas, por una parte, el Director Regional / de Urbanismo, D. José-Alberto Sáez de Harro, acompañado de altos cargos técnicos de Urbanismo y Turismo y por otra del grupo / de promotores componentes de la Comisión / Negociadora de La Manga del Mar Menor, con D. Alfonso García como portavoz de la misma, acompañados de D. Carmelo Martín y del Asesor Jurídico D. Juan-Enrique Serrano, / y asistiendo asimismo el Alcalde del Ilmo. Ayuntamiento de San Javier, D. José Ruiz / Manzanares, acompañado del Arquitecto Municipal D. Salvador Martínez Moya.

Después de un intercambio de opiniones las partes reunidas llegan a los siguientes acuerdos:

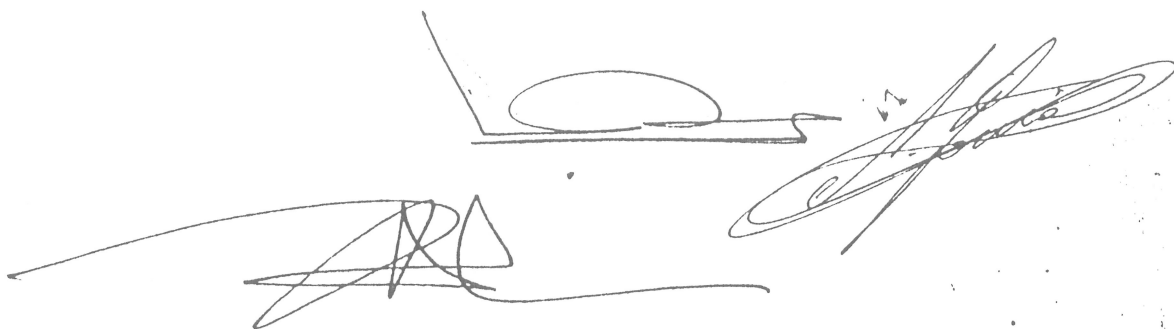
1º.- Se realiza por las partes presentes un primer análisis del recurso presentado en la mañana de hoy, acordándose reunirse de nuevo a partir del próximo martes día 3, a fin de constatar el grado de cumplimiento de los acuerdos adoptados en las sesiones de trabajos ya realizadas y reflejados en el recurso presentado.

2º.- Asimismo el Ayuntamiento se compromete a emitir su preceptivo informe, en el trámite de audiencia al recurso presentado ante el Consejo de Gobierno en el día de hoy, y que el mismo este evacuado el -/ próximo martes, día 3.

3º.- Los promotores interesan que por parte de la Comunidad Autónoma se solicite ante la Sala de los Contencioso, con sede/ en Murcia, de la Audiencia Territorial, la suspensión de la "Litis", durante un plazo

de 15 a 20 días, en base al recurso presentado y a las negociaciones conjuntas que / se estan llevando a cabo, y dada la buena / disposición de las partes en alcanzar --- / acuerdos satisfactorios.

Con carácter general se ve aceptable / la propuesta formulada y el Director Regional la acoge en el sentido de elevarla, de forma inmediata, al Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma como Organo competente para llevarla a efecto.

The image shows three handwritten signatures and a stamp. On the left is a signature that appears to be 'A. A.'. In the center is a stamp consisting of a rectangular box with a horizontal line through it. On the right is a large, cursive signature that is difficult to decipher but appears to be 'J. J. J.'.



COMUNIDAD AUTONOMA  
DE LA REGION DE MURCIA

CONSEJERIA DE POLITICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PUBLICAS

Dirección General de Urbanismo  
y Planificación Territorial

Faltan datos Z.M.T.  
¿dónde está?

C.I.T.N. HACIENDA LA MANGA DE SAN JAVIER

CESIONES DE VIALES (INCLUIDO ENSANCHE GRAN VIA); ESPACIOS LIBRES Y APARCAMIENTOS PUBLICOS, PREVISTAS EN LA ORDENACION DE PARCELAS CON LICENCIA IMPUGNADA O AFECTADAS POR SUSPENSION DE LICENCIAS, CON -- RECURSO ESTIMADO POR ACUERDO DE CONSEJO DE GOBIERNO DE LA COMUNI-- DAD AUTONOMA

LICENCIAS INPUGNADAS.

| PROMOTOR   | Nº VIVI. | E. LIBRES (m2)       | VIALES (m2)         | APARCAMIENTOS                      | Z.M.T. (m2) |
|--|----------|----------------------|---------------------|------------------------------------|-------------|
| 1. GRIMANGA, S.A. (Polig.Z)  | 539      | 9.865 m <sup>2</sup> | 6.246m <sup>2</sup> | 1.502 m <sup>2</sup><br>130 plazas |             |
| 2. GRIMANGA, S.A. (Polig.R)  | 250      | 4.397,30 m2          | 1.715,50            | 538,20<br>47 plazas                |             |
| 3. GRIMANGA, S.A. (Polig.R)  | 250      | 3.717 m2             | 2.431,00            | 600,30 m2<br>52 plazas             |             |
| 4. Angel Conesa Saura.<br>(Poligono Z)   | 120      | 1.205,20             | 2.228,72            | -                                  |             |
| 5. Fernando Ruiz Pedreño<br>(Poligono R)   | 39       | 325,00               | 276,00              | 9                                  |             |
| 6. Felipe Cerezuela Sánchez<br>(Poligono X)  | 33       | 515                  | 715                 | 28                                 |             |
| 7. Francisco Zamora Baño<br>en representación VIMARSA<br>(Poligono G)                  | 172      | 1.627,80             | 3.460,20            | 30                                 |             |
| 8. Francisco Montilla Inglés<br>en representación Alcazaba<br>Manga, S.A. (polig. Z-2) | 140      | 1.672,80             | 3.830               | 86                                 |             |



**COMUNIDAD AUTONOMA  
DE LA REGION DE MURCIA**

**CONSEJERIA DE POLITICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PUBLICAS**

Dirección General de Urbanismo  
y Planificación Territorial

|   |         |              |           |                   |
|---|---------|--------------|-----------|-------------------|
| 9. Angel Martínez Vera<br>(Poligono U)                                    | 40      | 309          | 1.440     | 16                |
| 10. Joaquin Zapata Peñalver<br>(Urbaniz. Parque Pedrucho)<br>(Poligono R) | 95      | 1.232,16     | 518,30    | 13                |
| 11. Justo Aznar Fernandez<br>(Nuevo Pozo Estrecho)<br>(Poligono X)        | 129     | 1.136        | 1.145     | 44 Ud.(510m2)     |
| 12. PROIMARME, S.A.<br>(Poligono X)                                       | 182     | 4.099,72     | 3.369,50  |                   |
| 13. Antonio Montoya Sánchez<br>(Promociones Mompar,S.A)<br>(Poligono X)   | 19      | 2.350,34     | 2.259,30  | (172,80 m2)<br>15 |
| 14. Manuel Piqueras Cantero<br>(JUVER,S.A.)<br>(Poligono P)               | 148     | 1.816        | 1.583,75  |                   |
| 15. Federico García Arquimbau   | 63      | 1.030        | 556,56    | 10                |
| 16. Agustin Olmos Martinez<br>(Poligono R) Pedruchillo.                   | 300     | 11.641,90    | 4.308,10  | 60                |
| TOTALES EXP: 16   | 2.518vi | 46.940,22 m2 | 34.642,93 | 540 Ud.           |
| =====   |         |              |           |                   |





COMUNIDAD AUTONOMA  
DE LA REGION DE MURCIA

CONSEJERIA DE POLITICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PUBLICAS

Dirección General de Urbanismo  
y Planificación Territorial

EXPEDIENTES AFECTADOS  
POR SUSPENSION DE LICENCIAS.

| PROMOTOR  | Nº VIVI. | E. LIBRES (m2) | VIALES (m2) | APARCAMIENTOS (Ud)  |
|---|----------|----------------|-------------|---------------------|
| 1. PROIMARME, S.A.<br>Poligono R  | 24       | 585,27         | 853,40      | Incluidos en viales |
| 2. PROVAIN, S.A.<br>Poligono X  | 20       | 870,18         |             |                     |
| 3. P. ALUSE, S.A.<br>Poligono X   | 20       | 400            | 190         | 5                   |
| 4. Salvador Perez Hernandez<br>Poligono G   | 56       | 966,90         | 472,21      | Incluidos en viales |
| TOTAL EXPT: 4   | 120viv   | 2.822,35 m2    | 3.937,96 m2 | 5 Ud.               |
| EXPEDIENTES SIN LICENCIA<br>IMPUGNADA.  |          |                |             |                     |
| 1. Fernando Ruiz Pedreño<br>(C.P.Agata III)<br>Poligono U (La parcela<br>corresponde al expte. de<br>Inmomena con licencia impu-<br>gnada | 177      | 2.310          | 1.601       | Incluidos en vial.  |
| TOTAL EXPTE. 1  | 177 vi   | 2.310 m2       | 1.601 m2    |                     |



COMUNIDAD AUTONOMA  
DE LA REGION DE MURCIA

CONSEJERIA DE POLITICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PUBLICAS

Dirección General de Urbanismo  
y Planificación Territorial

RESUMEN

|                                    | EXPEDIENTES | VIV.  | E. LIBRES                          | VIALES                             | PLZ. DE APARCAMIENTOS |
|------------------------------------|-------------|-------|------------------------------------|------------------------------------|-----------------------|
| LICENCIA IMPUGNADA                 | 16          | 2.518 | 46.940,22                          | 34.642,93                          | 540 Ud.               |
| SUSPENSION DE LICENCIAS            | 4           | 120   | 2.822,35                           | 3.937,96                           | 5 ud.                 |
| LICENCIA IMPUGNADA SUS-<br>TITUIDA | 1           | 177   | 2.310,00                           | 1.601,00                           | -                     |
| TOTAL                              | 21          | 2.815 | 52.072,57 <sub>m<sup>2</sup></sub> | 40.181,89 <sub>m<sup>2</sup></sub> | 545 ud.               |

Murcia, 18 de Mayo de 1.988

EL JEFE DE SECCION DE A.U.

Fdo: José García García



COMUNIDAD AUTONOMA  
DE LA REGION DE MURCIA

CONSEJERIA DE POLITICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PUBLICAS

Dirección Regional de Urbanismo  
y Planificación Territorial

| Viales Acceso dominio y uso público<br>(incluso ensanche Gran Via). | Espacios libres publicos | Aparcamientos públicos. |
|---|--------------------------|-------------------------|
| 1. VIMARSA 2.476 m2.  | 1.192 m2.                | 30                      |
| 2. Alcazaba Manga 3.830 m2.   | 1.672,80 m2.             | 86                      |
| 3. Parque Pedrucho 700 m2.  | 1.518 m2.                | 20                      |
| 4. Garcia Arquimbau 1.030 m2.                                       | 530 m2                   | 10                      |
| 5. Manuel Piqueras<br>(Jara) 2.300 m2.                              | 878 m2                   | 15                      |
| 6. Angel Mtnez Vera 1.440 m2.                                       | 309 m2.                  | 16                      |
| 7. Promociones Romero<br>y Diaz. 822 m2.                            | 220 m2.                  | 5                       |
| 8. Salvador Perez Hdez 450 m2.                                      | 940 m2.                  | 12                      |
| 9. Rafael Sanchez<br>Martín 960 m2.                                 | 200 m2.                  | 6                       |
| 10. Pedro Segura <i>Nates</i> 400 m2.                               | 190 m2.                  | 5                       |
| 11. Fernando Ruiz<br>Pedreño 1.601 m2.                              | 2.310 m2.                | 35                      |
| 12. El Galán  |                          |                         |
| 13. (Justo Aznar<br>y Pedro Marin) 5.485 m2.                        | 5.742 m2.                | 79                      |
| 14. PROIMARMESA 680 m2.   | 350 m2.                  |                         |
| 15. Promociones<br>Mompal 500 m2.                                   | 493,2 m2.                | 15                      |
| TOTAL ..... 22.874 m2.  | 16.500 m2.               | 340                     |
| <b>CESION PLAYAS TOTAL ..... 28.002 m2.</b>                         |                          |                         |



**COMUNIDAD AUTONOMA  
DE LA REGION DE MURCIA**

**CONSEJERIA DE POLITICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PUBLICAS**

Dirección General de Urbanismo  
y Planificación Territorial

**ASUNTO: INFORME SOBRE EL ESTADO DE TRAMITACION DE LAS NORMAS  
SUBSIDIARIAS DE PLANEAMIENTO DEL TERMINO DE SAN JAVIER.**

1. El Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma suspendió en fecha 24 de Septiembre de 1.987, la aprobación definitiva de las Normas Subsidiarias de San Javier, por las deficiencias que presentaban (entre otras, la falta de ordenación de los polígonos de uso colectivo), que, obligaron a la Comunidad Autónoma a introducir modificaciones sustanciales. Entre las modificaciones que introdujo la Comunidad Autónoma, está la necesidad de ordenar los polígonos de uso colectivo del Plan de Ordenación del C.I.T.N., Plan Parcial "Puerto Menor" y Veneziola, mediante un Plan Especial de Reforma Interior con los siguientes parámetros:

- Usos turísticos.
- Aprovechamiento del P.E.R.I., será el resultante de aplicar 1 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup> a la superficie neta de aquél (comprendido entre la línea de mojones de la Zona Marítimo Terrestre y la franja de 6,00 metros adyacente a la Gran Vía).
- Cuantía mínima de zonas verdes, 10% de la superficie del P.E.R.I.
- Aparcamientos públicos (cuantía mínima 20%).
- Altura máxima: 10 plantas (31 metros).
- Parcela mínima: a definir en el P.E.R.I.
- Fachada máxima: 25 metros.
- Retranqueo a linderos o vial destinado Gran Vía: 20 metros respecto al eje de la misma.
- Retranqueo a Zona Marítimo Terrestre: 20 metros respecto a la línea de mojones.
- Evitación de pantallas, etc.

Se otorgaba un plazo de cuatro meses al Ayuntamiento para elevar el documento definitivo.



**COMUNIDAD AUTONOMA  
DE LA REGION DE MURCIA**

**CONSEJERIA DE POLITICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PUBLICAS**

Dirección General de Urbanismo  
y Planificación Territorial

2. El Ayuntamiento de San Javier solicitó una prórroga a la Comunidad para introducir estas modificaciones (fecha de solicitud el 22 de Enero de 1.988) se acompaña copia.

3. El Consejo de Gobierno acordó otorgar una prórroga al Ayuntamiento de San Javier de manera que debían estar aprobadas definitivamente las Normas Subsidiaria de San Javier el 24 de Septiembre de 1.988, se acompaña copia.

4. Con posterioridad se mantuvieron dos reuniones con el Ayuntamiento de San Javier, de las que se desprendieron numerosos puntos coincidentes en cuanto a la ordenación de la llamada parte continental.

En cuanto a La Manga, se planteó que el Ayuntamiento, de conformidad con los criterios de la Dirección General, elevaría propuestas de ordenación adecuadas y suficientes para la sustitución de los Planes Especiales de Reforma Interior.

5. A raíz de estas conversaciones se trajeron por el técnico municipal propuestas de ordenación que no se ajustaban a los parámetros enumerados en el apartado primero, ya que, como se dice en el apartado anterior la ordenación debía ser adecuada y suficiente para la supresión de los Planes Especiales de Reforma Interior. Estas propuestas no fueron elevadas por el Ayuntamiento.

6. La Dirección General de Urbanismo preparó un dossier sobre la situación urbanística de las parcelas de uso individual que quedaban afectadas por el retranqueo obligatorio de la edificación a 20 metros de la Zona Marítimo Terrestre. Como resultado de este estudio, se elevó una propuesta a la Dirección General de Puertos y Costas, consistente en que se informara favorablemente la fijación de un retranqueo de 11,00 metros para



**COMUNIDAD AUTONOMA  
DE LA REGION DE MURCIA**

**CONSEJERIA DE POLITICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PUBLICAS**

Dirección General de Urbanismo  
y Planificación Territorial

las edificaciones (6,00 metros de Zona Verde Pública y un retranqueo a lindero de 5,00 metros) que permitiera solucionar un problema importante para los polígonos de uso individual.

La Dirección General de Puertos y Costas ha informado desfavorablemente esta propuesta de la Comunidad Autónoma, en base a la entrada en vigor de la Ley de Costas (la solicitud se practicó con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley).

7. Requerimiento de la Dirección General al Ayuntamiento recordándole el incumplimiento del plazo otorgado por el Acuerdo del Consejo de Gobierno.

8. Por posterioridad, se han mantenido tres reuniones intensivas con el Ayuntamiento de San Javier, en fechas 8, 18 y 24 de Octubre de este año, en las que se han analizado las propuestas de ordenación de los polígonos y los parámetros del Consejo de Gobierno.

9. De estas reuniones, se ha podido constatar:

a) Determinadas propuestas de ordenación no eran conocidas ni asumidas por el propio Ayuntamiento.

b) Era preciso un nuevo deslinde de la Zona Marítimo Terrestre, ya que, el deslinde actual está situado en el ámbito de polígonos de uso colectivo y su ordenación queda supeditada al mismo.

c) Que el Ayuntamiento y la Comunidad son conscientes de la necesidad de dotar de equipamientos a los polígonos que restan por ordenar en La Manga.



**COMUNIDAD AUTONOMA  
DE LA REGION DE MURCIA**

**CONSEJERIA DE POLITICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PUBLICAS**

Dirección General de Urbanismo  
y Planificación Territorial

Los puntos de discrepancia se centran en el aprovechamiento urbanístico de los polígonos de uso colectivo y el establecimiento de uso turístico para los polígonos que restan. Estas cuestiones no están resueltas.

10. En la última reunión que se mantuvo con el Ayuntamiento, se acordó que por parte municipal se analizarían las propuestas de ordenación y las que se consideraran insuficientes por el Ayuntamiento serían planteadas a los promotores.

Respecto a las Zona Marítimo Terrestre, se ha mantenido una reunión entre los técnicos de la Dirección General y el Ayuntamiento de San Javier con la Demarcación de Costas de Murcia, ésta última es conforme con el practicar un nuevo deslinde de la Zona Marítimo Terrestre, siempre que se le solicite.

Murcia a 15 de Noviembre de 1.988



**COMUNIDAD AUTONOMA  
DE LA REGION DE MURCIA**

**CONSEJERIA DE POLITICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PUBLICAS**

**Dirección Regional de Urbanismo,  
Planificación Territorial**

**INFORME SOBRE EL ESTADO DE LAS NEGOCIACIONES PROMOTORES-COMUNIDAD AUTONOMA RELATIVAS A LAS LICENCIAS IMPUGNADAS Y PROYECTOS EN TRAMITACION EN LA MANGA DEL MAR MENOR, T.M. DE SAN JAVIER, CON ANTERIORIDAD AL 1 DE OCTUBRE, DAFFECTADOS POR LA SUSPENSION DE LICENCIAS, EN RELACION CON LA OCUPACION DE LA ZONA DE SALVAMENTO DE LA Z.M.T.**

La documentación gráfica adjunta, tiene como base, el plano ---- 1:1000 del Servicio de Cartografía, y las determinaciones del Acuerdo de Consejo de Gobierno de 24-Septiembre-87, suspendiendo la aprobación definitiva de las Normas Subsidiarias de San Javier, y entre ellas:

- Reserva de suelo para ampliación de la Gran Vía de La Manga -- (Plan Especial de Comunicaciones).
- Delimitación de planes especiales de reforma interior en áreas consolidadas y no consolidadas por la edificación.
- Implantación de Zona Verde Pública al servicio de cada polígono de uso colectivo en los 20'00 m. correspondientes a la Zona de Salvamento, y en los polígonos de uso individual.

El estudio contempla el resultado de la primera tanda de negociaciones con referencia:

1. Viales de acceso peatonales y rodados o peatonales compatibles al interior de las parcelas y a playas y Z.M.T., que pasarán a dominio público. Se incluye la posible cesión del área de retranqueo de 20'00 m. respecto al eje de la Gran Vía que no está afectada actualmente por vial.

2. Espacios libres de dominio y uso público.

Como mínimo en un 10% del total de la parcela neta. Su normal -- ubicación es en la Zona de Salvamento de la Z.M.T., que incluye la franja de 20'00 m. adyacente a la línea de mojones de la Z.M.T.

Las promociones distinguen entre los primeros 6'00 m. de esos espacios libres que conformarían el paseo marítimo y el resto que sería zona verde pública.





**COMUNIDAD AUTONOMA  
DE LA REGION DE MURCIA**

**CONSEJERIA DE POLITICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PUBLICAS**

**Dirección Regional de Urbanismo,  
Planificación Territorial**

En realidad toda el área calificada sería zona verde pública, sin perjuicio de la ubicación en ella del paseo marítimo, ya que en realidad el paseo marítimo oscilaría entre un ancho mínimo de 6'00 m. y un máximo de - 20'00 m. con tratamiento adecuado de jardinería y pasos peatonales.

3. Area de Z.M.T. de cada promoción de posible cesión, constanding al parecer su propiedad en escritura pública en todos los casos.

A continuación se establece un estudio pormenorizado de cada expediente en el estado actual de negociaciones, con su incidencia en el/ área de Servidumbre de Salvamento.



**COMUNIDAD AUTONOMA  
DE LA REGION DE MURCIA**

**CONSEJERIA DE POLITICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PUBLICAS**

**Dirección Regional de Urbanismo,  
Planificación Territorial**

1. PROMOCION: 42 Viviendas y locales en el Polígono P (Mar Mediterráneo).

PROMOTOR: D. Jesús Navarro Baños.

- No tiene licencia municipal.
- Tiene informe desfavorable de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas.
- Retranqueo respecto línea de mojones de la Z.M.T.: 6'00 m.
- No consta Autorización de Costas/Marina Mercante.
- En las negociaciones habidas, se ha supeditado la edificación en la zona de Salvamento a la consideración de Puertos y Costas y el informe desfavorable, a la ordenación de todo el conjunto de las Brisas, incorporando accesos, espacios libres y aparcamientos públicos para la totalidad.
- Hay denuncia de la Comunidad de Propietarios de Las Brisas.

2. PROMOCION: Viviendas, locales y semisótanos aparcamientos en el Polígono P (Mar Mediterráneo).

PROMOTOR: Promociones Juver S.A.

- Tiene informe desfavorable de la Consejería de Política T. y O.P.
- Tiene licencia municipal impugnada por la Comunidad Autónoma.
- No consta autorización de Costas/Marina Mercante.
- El retranqueo de la edificación respecto a la línea de mojones de la Z.M.T. oscila entre 6'00 y 8'00 m.
- La obra está en ejecución de estructura dentro de la zona de Salvamento de la Z.M.T.
- En las negociaciones se han puesto reparos a la indefinición de accesos y la concreción del 10% de espacios libres, quedando pendiente la edificación en la zona de Salvamento de la consideración de Puertos y Costas.

./...



**COMUNIDAD AUTONOMA  
DE LA REGION DE MURCIA**

**SEJERIA DE POLITICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PUBLICAS**

**Dirección Regional de Urbanismo,  
Planificación Territorial**

- Ha presentado recurso de reposición al Acuerdo de Consejo de/  
Gobierno de 24-9-87.

3. PROMOCION: 42 viviendas y semisótano en Polígono G (Mar Medi-  
terráneo)

PROMOCION: D. Félix Escribano Hernández.

- Tiene informe desfavorable de la Consejería de Política T. y O.P.
- Tiene licencia municipal impugnada por la Comunidad Autónoma.
- No consta autorización de Costas/Marina Mercante.
- El retranqueo de la edificación respecto a la línea de mojon--  
nes es de 6'00 m.

- La obra no está en ejecución.

- Ha presentado recurso de reposición al Acuerdo de Consejo de/  
Gobierno de 24-9-87.

- en las negociaciones habidas, y en su primera tanda, se ha --  
aceptado el retranqueo de 20'00 m. respecto las líneas de mojones, si --  
bien sólo dejan como cesión del 10% de espacios libres la franja de 10'00  
m., el resto permanecería privado.

- Depende asimismo de la comprobación del nuevo delisde de la Z.  
M.T. en el Canal del Estacio.

- La obra no se ha iniciado.

4. PROMOCION: 56 viviendas, locales y semisótanos de aparcamien-  
tos en Polígono G (Mar Mediterráneo).

PROMOTOR: D. Salvador Pérez Escribano.

- No tiene licencia municipal.
  - Tiene informe desfavorable de la Consejería de Política Terri-  
torial y Obras Públicas.
  - Retranqueo de la construcción respecto de la línea de mojones  
de la Z.M.T. 9'00 m., instalando en el resto una piscina.
  - No consta Autorización de Costas/Marina Mercante.
- ./...



**COMUNIDAD AUTONOMA  
DE LA REGION DE MURCIA**

**SECRETARIA DE POLITICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PUBLICAS**

**Dirección Regional de Urbanismo,  
Planificación Territorial**

- No se ha iniciado la obra. Se supedita la ejecución de la piscina a la consideración de Costas.

- Podría dejar expedita la franja de 20'00 m. de la zona de Salvamento para zona verde pública.

- Ha presentado recurso al Acuerdo de Consejo de Gobierno de 24-9-87.

5. PROMOCION: 172 viviendas locales y sótano garaje en Polígono G (Mar Mediterráneo).

PROMOTOR: D. Francisco Zamora Baños.

- Tiene licencia municipal impugnada por la Comunidad Autónoma.

- Informe desfavorable de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas.

- No consta Autorización de Costas/Marina Mercante.

- Tras las negociaciones, la edificación en la zona de Salvamento se propone a 8'00, 13'00, 20'00 m. de la línea de mojones de la Z.M.-T., dependiendo de la consideración de Costas.

- No se ha iniciado la ejecución de la obra que afecta a la zona de Salvamento.

- Ha presentado recurso de al Acuerdo de Consejo de Gobierno de 24-9-87.

6. PROMOCION: 129 viviendas, locales y semisótanos en Polígono/X (El Galán). Mar Menor.

PROMOTOR: Nuevo Pozo Estrecho, S.A. (D. Justo Aznar Fernández).

- Tiene licencia municipal impugnada por la Comunidad Autónoma.

- Tiene informe desfavorable de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas.

- El retranqueo de la edificación respecto de la línea de mojones de la Z.M.T. oscila entre 6'00, 14'00 y 20'00 m.

./...



COMUNIDAD AUTONOMA  
DE LA REGION DE MURCIA

CONSEJERIA DE POLITICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PUBLICAS

Dirección Regional de Urbanismo,  
Planificación Territorial

- Al parecer tiene autorización de Costas/Marina Mercante.
- En ejecución de cimientos la obra que afecta a la zona de Salvamento.
- Ha presentado recurso al Acuerdo de Consejo de Gobierno de -- 24-9-87.

7. PROMOCION: 129 viviendas, locales y semisótanos en Polígono/ X (El Galán) Mar Menor.

PROMOTOR: D. Pedro Marín Martínez (PROIMARME S.A.).

- Tiene licencia municipal impugnada por la Comunidad Autónoma.
- Tiene informe desfavorable de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas.
- El retranqueo de la edificación respecto de la línea de mojoneres es de 6'00 m.
- En la punta del Galán se prevé la construcción de una piscina privada, dentro de la zona de Salvamento de la Z.M.T.
- Al parecer tiene Autorización de Costas/Marina Mercante.
- En ejecución de estructura la obra que afecta a la Zona de Salvamento de la Z.M.T.
- Ha presentado recurso al Acuerdo de Consejo de Gobierno de -- 24-9-87.

8. PROMOCION: 120 apartamentos, locales comerciales y sótanos - para aparcamientos en el Polígono X.

PROMOTOR: D. Pedro Segura Mateo en representación de PROMOCIONES ALUSE, S.A.

- Tiene licencia impugnada por la Comunidad Autónoma.
- Tiene informe desfavorable de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas.

./..



**COMUNIDAD AUTONOMA  
DE LA REGION DE MURCIA**

**CONSEJERIA DE POLITICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PUBLICAS**

**Dirección Regional de Urbanismo,  
Planificación Territorial**

- La inclusión de este expediente en el dossier es debida a la - propuesta de cesión de la Z.M.T. correspondiente, ya que la ejecución de los 120 apartamentos cuya licencia está impugnada es una segunda fase de edificación de la parcela, habiéndose ya construído en primera línea de mar una primera fase de viviendas adosadas de 1 planta a 6'00 m. de la línea de mojones de la Z.M.T., en el Mar Menor, al parecer con autorización de Marina Mercante previo informe favorable de Costas.

9. PROMOCION: 1.200 viviendas en Polígono J del Extremo Norte - de La Manga (Veneciola)

PROMOTOR: D. Manuel Quesada y Dña. Belén Quesada.

- No tiene licencia municipal.

- No precisa informe de la Consejería por no pertenecer al ámbito del C.I.T.N.

- Estando suspendidas las licencias en el ámbito de los polígonos de uso colectivo de Veneciola, por Acuerdo del Consejo de Gobierno - de 24-9-87, el Ayuntamiento no ha otorgado licencia, aunque "al parecer" los dos proyectos habían tenido entrada en el Registro del Ayuntamiento/ de San Javier con anterioridad al 1 de Octubre, fecha de publicación del Acuerdo en el B.O.R.M. y por tanto fue objeto de inclusión en las negociaciones Promotores-Comunidad Autónoma como imposición de aquéllos y a efectos de mediante el recurso interpuesto producir el levantamiento de/ la suspensión de licencias. De esta forma el volumen de las negociaciones que si se hubieran referido a licencias impugnadas habría estado en/ 3.000 viviendas ha pasado a situarse alrededor de las 5.000.

- El problema estriba en el incumplimiento de los proyectos de/ las condiciones de volumen edificable y densidad edificatoria previstos en el Acuerdo de Consejo de Gobierno, ya que prácticamente se duplican, además de otros como el incumplimiento de altura máxima y criterios de composición, en orden a evitar la masificación de la edificación.

./...



**COMUNIDAD AUTONOMA  
DE LA REGION DE MURCIA**

**SECRETARIA DE POLITICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PUBLICAS**

**Dirección Regional de Urbanismo,  
Planificación Territorial**

- No obstante respecto al retranqueo de 20'00 m. de la edificación respecto la línea de mojones de la Z.M.T., (en el proyecto inicialmente presentado en el Ayuntamiento sólo se liberaban 6'00 m.), donde se ubica la Zona Verde Pública. La inclusión en el dossier sólo se hace por/ la posible cesión de la Z.M.T., y en orden a un pronunciamiento favorable de la totalidad de la negociación.

- Ha presentado recurso de reposición al Acuerdo de Consejo de Gobierno de 24-9-87.

10. PROMOCION: 104 viviendas, locales comerciales y aparcamientos - Polígono Z (Mar Menor).

PROMOTOR: D. Angel Conesa Saura.

- Tiene licencia impugnada por la Comunidad Autónoma.

- Tiene informe desfavorable de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas.

- El proyecto planteaba la edificación a 6'00 m. de la línea de mojones de la Z.M.T., no constando Autorización de Costas/Marina Mercante.

- No se han iniciado las obras.

- En el curso de las negociaciones, el promotor ha aceptado modificar el proyecto retranqueando la edificación a 20'00 m. de la Z.M.T.

- La obras no han dado comienzo.

- Su inclusión en el expediente se produce de cara a la posible cesión de la Z.M.T. y en orden a un pronunciamiento global de la negociación.

- Ha presentado recurso al Acuerdo del Consejo de Gobierno de 24-9-87.

11. PROMOCION: 400 viviendas, locales y semisótanos en Polígono Z (Mar Mediterráneo).

PROMOTOR: D. Domingo Navarro Valverde en representación de "Grimanga S.A."

- Tiene licencia impugnada por la Comunidad Autónoma.

./...



COMUNIDAD AUTÓNOMA  
DE LA REGIÓN DE MURCIA

CONSEJERÍA DE POLÍTICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PÚBLICAS

Dirección Regional de Urbanismo,  
Planificación Territorial

- Tiene informe desfavorable de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas.

- La edificación en proyecto está a 6'00 m. de la línea de mojones de la Z.M.T.

- No consta autorización de Costas/Marina Mercante.

- En el curso de las negociaciones el promotor ha propuesto el/retranqueo de 20'00 m. de la edificación respecto a la Z.M.T., modificando el proyecto, si bien se pasa de 400 a 532 viviendas.

- La obra está en ejecución de estructura.

- La inclusión en el dossier se produce en orden a la posible cesión de la Z.M.T. de cara a un pronunciamiento global de la negociación.

- Ha puesto recurso al Acuerdo de Consejo de Gobierno de 24-9-87.

12. PROMOCION: 95 apartamentos y locales en el Polígono R (Mar/Menor).

PROMOTOR: Parque Pedrucho S.A.

- Tiene licencia impugnada por la Comunidad Autónoma.

- Tiene informe desfavorable de la consejería de Política Territorial y Obras Públicas.

- La construcción en proyecto afecta a la zona de Salvamento, por la ejecución de una piscina privada.

- No consta autorización de Costas/Marina Mercante.

- Las obras de la piscina no están iniciadas, sí lo están las de la edificación que no afecta a la zona de Salvamento.

- Tras las negociaciones, la piscina se retranquea, quedando prácticamente fuera de los 20'00 m. desde los mojones, dejando como Zona Verde Pública una franja de la zona de Salvamento que oscila entre 14'00 y 20'00 m. desde la línea de mojones de la Z.M.T.

- Ha interpuesto recurso de reposición contra el Acuerdo de Consejo de Gobierno de 24-9-87.

./...





COMUNIDAD AUTONOMA  
DE LA REGION DE MURCIA

SECRETARIA DE POLITICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PUBLICAS

Dirección Regional de Urbanismo,  
Ordenación y Planificación Territorial

13. PROMOCION: 39 viviendas, locales y garaje en Polígono R ---  
(Mar Menor) Agata II.

PROMOTOR: D. Fernando Ruiz Pedreño y otros.

- Tiene licencia impugnada por la Comunidad Autónoma.
- Tiene informe desfavorable de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas.
- El proyecto afecta a la zona de Salvamento en su franja de 20'00 m. desde la línea de mojones de la Z.M.T., por la ejecución de una piscina privada.
- No consta Autorización de Costas/Marina Mercante.
- No se han iniciado las obras de la piscina.
- En el curso de las negociaciones, se modifica el proyecto retranqueando la piscina 20'00 m. respecto la línea de mojones, si bien como Zona Verde Pública sólo se recoge la franja de 10'00 m. correspondiente al 10% de la parcela quedando el resto como Zona Verde privada o libre de edificación.
- Tiene presentado recurso de reposición al Acuerdo de Consejo de Gobierno de 24-9-87.

14. PROMOCION: 45 viviendas, locales y aparcamientos en Polígono R (Mar Menor).

PROMOTOR: D. Adelardo Izquierdo Corcobado.

- Tiene licencia impugnada por la Comunidad Autónoma.
- Tiene informe desfavorable de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas.
- Retranqueo respecto a la línea de mojones de la Z.M.T. 6'00 m. a 8'00 m.
- No consta Autorización de Costas/Marina Mercante.
- El promotor no ha comparecido en el curso de las negociaciones, después de un primer encuentro en Junio, cuando se impugnó la licencia dada por el Ayuntamiento de S. Javier.

./..



COMUNIDAD AUTÓNOMA  
DE LA REGIÓN DE MURCIA

CONSEJERÍA DE POLÍTICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PÚBLICAS

Dirección Regional de Urbanismo,  
Planificación Territorial

- La edificación que afecta a la zona de Salvamento está prácticamente concluida.

- No ha recurrido el Acuerdo de Consejo de Gobierno de 24-9-87.

15.

15.1 PROMOCION: 73 viviendas en bloque y adosadas en Polígono Z-2 (Mar Mediterráneo).

PROMOTOR: D. Federico García Arquimbau, en representación de Ferbau, S.A.

- Tiene licencia impugnada por la Comunidad Autónoma.

- Tiene informe desfavorable de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas.

- La edificación afecta a los 20'00 m. de la zona de Salvamento de la Z.M.T., en un lateral de bloque de X plantas, dejando expedita la franja de 6'00 m. desde los mojones de la Z.M.T.

- No consta Autorización de Costas/Marina Mercante.

- No se han iniciado las obras que afectan a la Servidumbre de Salvamento.

- Tras las negociaciones se propone la cesión como Zona Verde Pública de una franja de la zona de Salvamento que oscila entre 8'20 m./6,16'00 m. de ancho.

- Ha recurrido el Acuerdo del Consejo de Gobierno de 24-9-87.

15.2. PROMOCION: 140 viviendas y semisótanos garaje en Polígono Z-2 (Mar Mediterráneo).

PROMOTOR: D. Francisco Montilla Inglés en representación de Alcazaba Manga.

- Tiene licencia municipal impugnada por la Comunidad Autónoma.

- Tiene informe desfavorable de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas.

./...



COMUNIDAD AUTONOMA  
DE LA REGION DE MURCIA

SECRETARIA DE POLITICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PUBLICAS

Dirección Regional de Urbanismo,  
Ordenación Territorial

- Retranqueo respecto línea de mojones de la Z.M.T. : 6'00 m.
- No consta autorización de Costas/Marina Mercante.
- Ha presentado recurso de reposición al Acuerdo de Consejo de Gobierno de 24-9-87.
- En las negociaciones habidas el promotor modifica el proyecto separándose de la línea de mojones 16'00, 20'00 y 6'00 m., pasando la franja así definida a Zona Verde Pública.
- No se han iniciado las obras de edificación que afectan a la Zona de Salvamento.

16. PROMOCION:

16.1. 45 viviendas y semisótanos aparcamientos en Polígono Z-2.

16.2. 42 viviendas y semisótanos paracamientos en Polígono Z-2.

PROMOTOR: D. Jesús Navarro Baños.

- Tiene licencias municipales impugnadas por la Comunidad Autónoma.
- Tiene sendos informes desfavorables de la Consejería de Política territorial y Obras Públicas.
- Retranqueo de la edificación respecto mojones de la Z.M.T. -- 6'00 m.
- No consta Autorización de Costas/Marina Mercante en ningún caso.
- No ha presentado recurso de reposición al Acuerdo de Consejo de Gobierno de 24-9-87.
- Las edificaciones del expediente 16.2 están terminadas y entregadas a los compradores.
- Las edificaciones del expediente 16.1 están en ejecución avanzada dentro de la Zona de Salvamento.
- En las negociaciones se ha constatado la imposibilidad de cumplimiento de las bases de partida, esto es posibilidad de cesión del 10% de espacios libres, aparcamientos públicos y la posible cesión de acceso tiene un ancho de 2'00 m.

./...



COMUNIDAD AUTONOMA  
DE LA REGION DE MURCIA

SECRETARIA DE POLITICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PUBLICAS

Dirección Regional de Urbanismo,  
Ordenación Territorial

17. PROMOCION: 177 viviendas, locales y garajes en Polígono U -  
(Mar Mediterráneo). Conjunto Agata III.

PROMOTOR: D. Fernando Ruiz Pedreño y otro.

- La licencia anteriormente dada por el Ayuntamiento a esta parcela, a su anterior propietario, está impugnada, la nueva licencia está en trámite de impugnación por la Comunidad Autónoma.

- Tiene informe desfavorable de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas.

- La edificación se retranquea 20'00 m. respecto la línea de mojonos, frente a los 6'00 m. previstos en el proyecto impugnado.

- El principal problema en la negociación es el exceso de volumen con la dificultad de rebajarlo porque está ya atribuida cada vivienda a su propietario, de la comunidad creada.

- Se cede la franja de 20'00 m. de retranqueo como Zona Verde Pública.

18. PROMOCION: 300 viviendas, locales y semisótanos de aparcamientos en el Polígono R (El Pedruchillo, Mar Menor).

PROMOTOR: D. Agustín Olmos Martínez y otros.

- Tiene licencia impugnada por la Comunidad Autónoma.

- Tiene informe desfavorable de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas.

- La edificación se retranquea en proyecto inicial 6'00 m. respecto línea de mojones de la Z.M.T.

- Tiene al parecer informe favorable de Costas y denegada autorización por la Marina Mercante.

- Las obras que afectan a la Zona de Salvamento están en estructura, salvo las dos torres.

- El retranqueo propuesto por la promoción y con el que se ejecutan las obras es de 7'50 m., salvo el bloque comercial de 1 planta a 6'00 m., las torres se han retranqueado algo más para no arrojar sombras sobre la Z.M.T.

./...



COMUNIDAD AUTONOMA  
DE LA REGION DE MURCIA

SECRETARIA DE POLITICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PUBLICAS

Comisión Regional de Urbanismo,  
Ordenación Territorial

- Ha interpuesto recurso contra el Acuerdo de Consejo de Gobierno de 24-9-87.

19. PROMOCION:

19.1: 220 viviendas, locales y garajes en el Polígono R.

19.2: 214 viviendas, locales y garajes en el Polígono R.

PROMOTOR: D. Domingo Navarro Valverde en representación de Grimanga S.A.

- Tiene licencias impugnadas por la Comunidad Autónoma.

- Tiene sendos informes desfavorables de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas.

- La edificación en proyecto está retranqueada a 6'00 m. de la línea de mojones de la Z.M.T.

- No consta autorización de Costas/Marina Mercante.

- En el curso de las negociaciones el promotor ha propuesto el retranqueo de 20'00 m. de la edificación respecto de la Z.M.T., si bien debe rebajar el exceso de volumen del proyecto modificado, en el que el número de viviendas pasa a 500.

- Las obras están en ejecución de estructura sin afectar a la Zona de Salvamento, según proyecto modificado.

- Se incluye la cesión de la Z.M.T.

- Se ha interpuesto recurso al Acuerdo de Consejo de Gobierno de 24-9-87.

20. PROMOCION: 24 viviendas y garajes en Polígono R.

PROMOTOR: D. Pedro Marín Martínez en representación de Proimar-mesa.

- No tiene licencia municipal.

- Tiene informe desfavorable de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas.

- Al parecer consta Autorización de Costas/Marina Mercante para la edificación a 6'00 m. de los mojones de la Z.M.T.

./...



COMUNIDAD AUTONOMA  
DE LA REGION DE MURCIA

SECRETARIA DE POLITICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PUBLICAS

Comisión Regional de Urbanismo,  
Ordenación Territorial

- No se ha iniciado la ejecución de las obras.
- El retranqueo último respecto de la línea de mojones oscila entre 6'00 y 15'00 m., dejando el mismo como cesión para Zona Verde Pública.
- Ha presentado recurso al Acuerdo de Consejo de Gobierno de 24-9-87.

21. PROMOCION: 68 viviendas y semisótanos Polígono Z-2 (Mar Mediterráneo).

PROMOTOR: D. Santiago Franco Bonache en representación de Pafran S.A.

- Tiene licencia municipal, no impugnada por la Comunidad Autónoma al haber transcurrido el plazo legal para hacerlo.
- Tiene informe desfavorable de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas.
- No consta autorización Costas/Marina Mercante.
- La edificación está a 6'00 m. de la línea de mojones de la Z. M.T.

- Está ejecutado en estructura y cerramiento de la edificación.
- En las negociaciones se ha visto la imposibilidad de cumplimiento de las bases mínimas sobre cesión del 10% de espacios libres, aparcamientos públicos, sobrepasando el volumen y ocupación y el ancho máximo de los posibles accesos es de 2'00 m.
- Ha interpuesto Recurso contra el Acuerdo de Consejo de Gobierno de 24-9-87.

22. PROMOCION: 55 viviendas y locales en Polígono Z-2 (Mar Mediterráneo).

PROMOTOR: D. José Sánchez Alvarez en representación de Residencial Galilea S.A.

- Tiene licencia municipal no impugnada, al haberse pasado el plazo legal establecido.

./...



COMUNIDAD AUTONOMA  
DE LA REGION DE MURCIA

SECRETARIA DE POLITICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PUBLICAS

Consejo Regional de Urbanismo,  
Dirección Territorial

- Tiene informe desfavorable de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas.
- La edificación está a 6'00 m. de la línea de mojones de la Z. M.T.
- No consta autorización de Costas/Marina Mercante.
- La obra está ejecutada a nivel de estructura y cerramiento.
- No ha interpuesto recurso contra el Acuerdo de Consejo de Gobierno de 24-9-87.

23. PROMOCION: 19 viviendas en parcela X-11-A Polígono X.  
PROMOTOR: Promociones Mompas S.A. ( Mar Menor ).

- Tiene licencia municipal impugnada por la Comunidad Autónoma.
- Tiene informe desfavorable de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas.
- La edificación está a 6'00 m. de la línea de mojones de la Z. M.T.
- Al parecer tiene autorización de Costas/Marina Mercante.
- El proyecto es una fase de un conjunto; en las negociaciones/ el problema estriba en que el 10% de espacios libres sólo es posible con la servidumbre de un semesótano debajo de aquéllos, que es 1ª planta en/ primera línea de mar.
- Ha interpuesto recurso de reposición al Acuerdo de Consejo de Gobierno de 24-9-87.

Murcia a 12 de Noviembre de 1.987.

EL JEFE DE SECCION DE INFORMES TECNICOS,

Nº DE ORDEN

SUPERFICIE DE Z.M.T. DE POSIBLE CESION.

|       |               |
|-------|---------------|
| 1     | 783 m2.       |
| 2     | 2.156 m2.     |
| 3     | 300 m2.       |
| 4     | 1.945 m2.     |
| 5     | 6.048 m2.     |
| 6     | 290 m2.       |
| 7     | 3.028 m2.     |
| 8     | 265 m2.       |
| 9     | 12.591 m2.    |
| 10    | 600 m2.       |
| 11    | 14.250 m2.    |
| 12    | 225 m2.       |
| 13    | 240 m2.       |
| 14    | 730 m2.       |
| 15    | 6.300 m2.     |
| 16    | 1.630,75 m2.  |
| 17    | 7.650 m2.     |
| 18    | 3.431,68 m2.  |
| 19    | 14.100 m2.    |
| 20    | 360 m2.       |
| TOTAL | 76.973,43 m2. |





COMUNIDAD AUTÓNOMA  
DE LA REGIÓN DE MURCIA

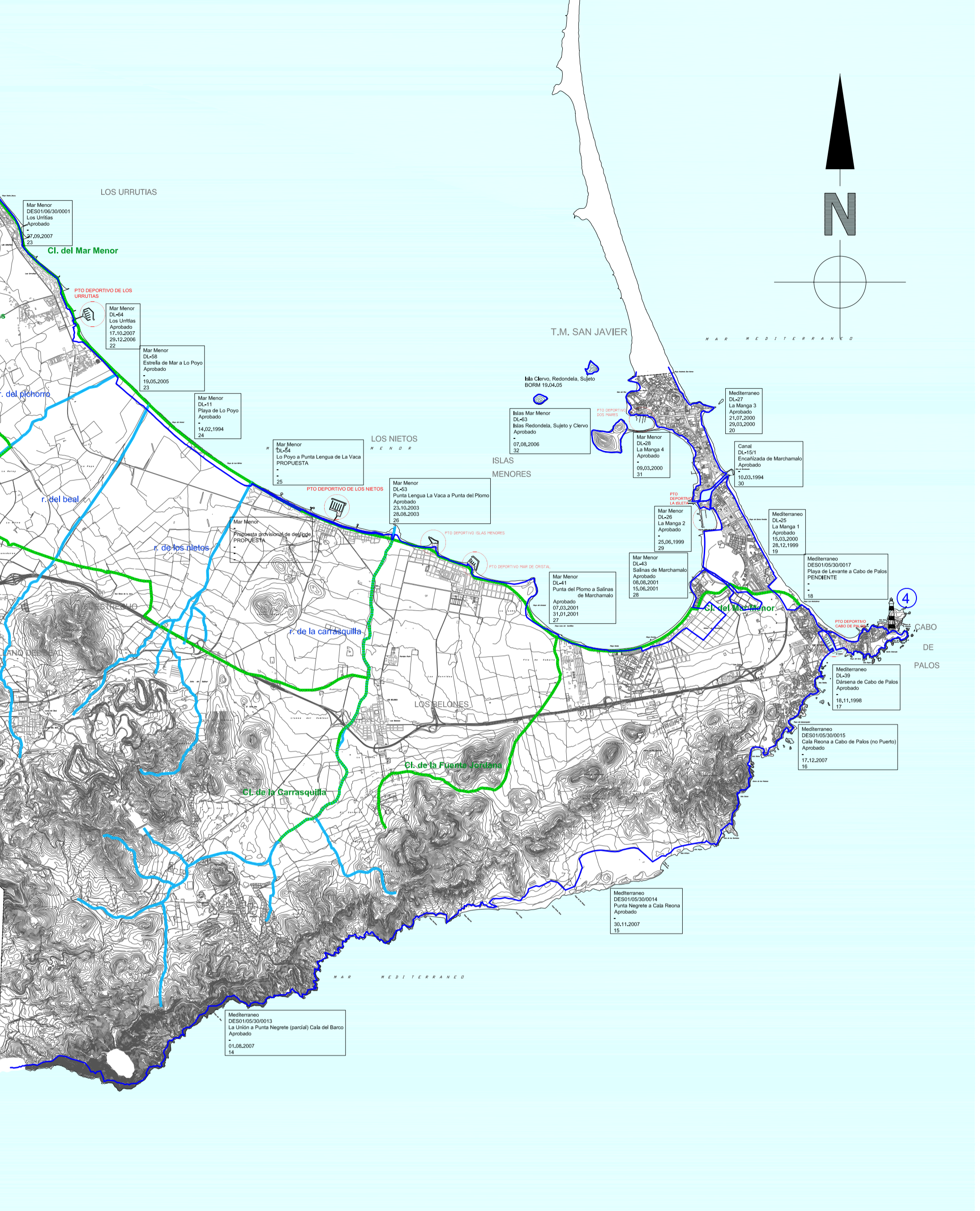
SECRETARÍA DE POLÍTICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PÚBLICAS

Dirección Regional de Urbanismo  
y Planificación Territorial

### A N E X O

Como motivo también de discusión para una 2ª fase de negociación aun no iniciada, se encuentran las parcelas de uso individual afectadas por el retranqueo de 20,00 metros, que se ha clificado como zona verde pública siguiendo el informe de la Dirección General de Puertos y Costas, a las N.N.S.S. de San Javier y que deja inedificables un buen número de parcelas en 1ª línea de mar.

***Anejo nº 4. Documentos técnicos (planos urbanísticos) de los Planes  
Generales actuales de los municipios de Cartagena y San Javier***



**DESLINDE DEL DOMINIO PÚBLICO MARITIMO TERRESTRE**

— D.P.M.T. (DESLINDE)

|         |
|---------|
| Litoral |
| Codigo  |
| Estado  |
| Tramo   |
| B.O.E.  |
| O.M.    |
| Orden   |

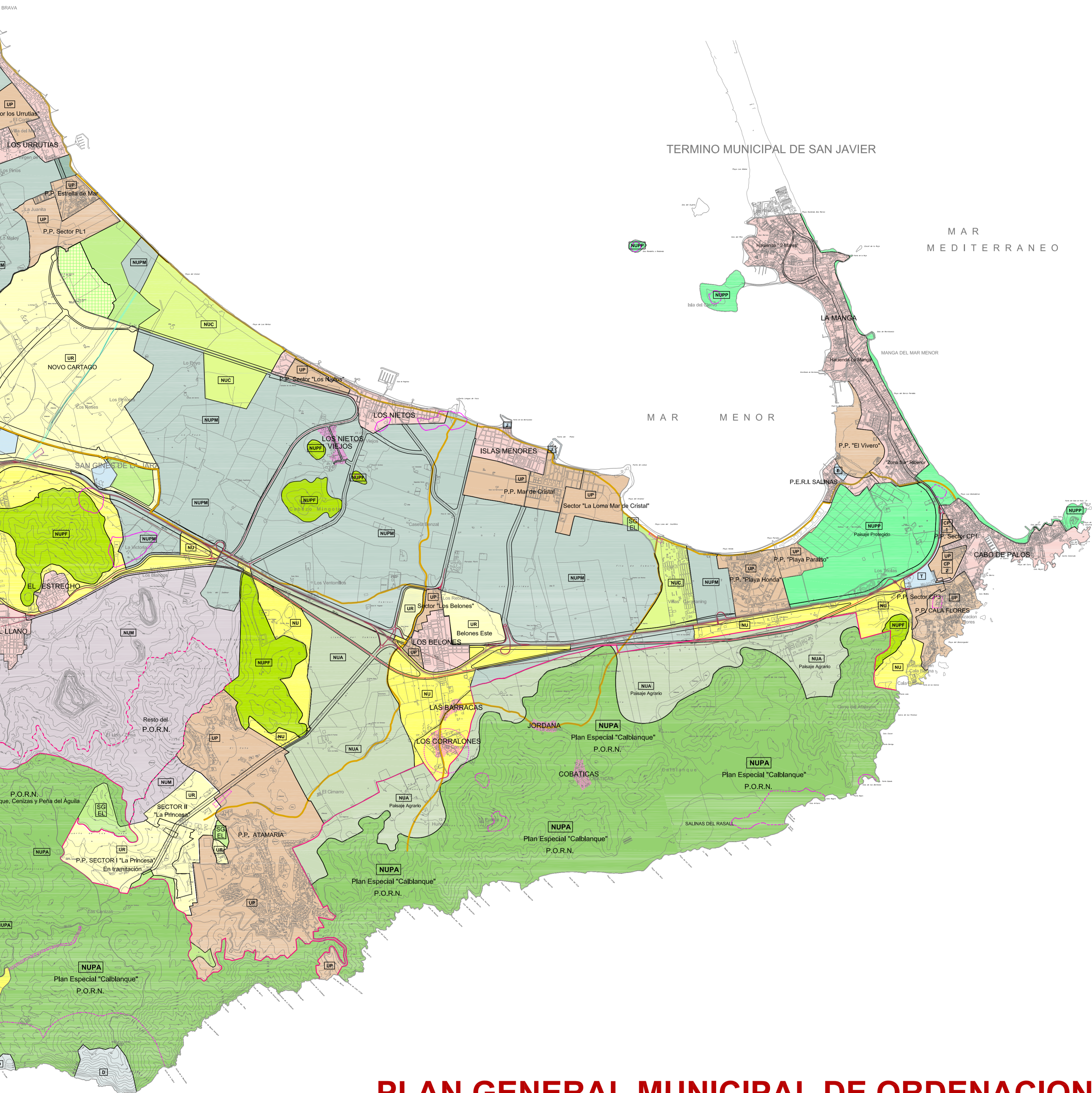


- ① FARO Nº1 CABO TIÑOSO
- ② FARO Nº2 CARTAGENA-LAS LOSAS
- ③ FARO Nº3 ISLOTE DE ESCOMBRERAS
- ④ FARO Nº4 CABO DE PALOS

— COLADAS.  
— RAMBLAS.

| IDENTIFICACIÓN DEL PLANO |          |             | LOCALIZACIÓN |         |
|--------------------------|----------|-------------|--------------|---------|
| ESCALA:                  | VERSIÓN: | NUMERACIÓN: | FILEA        | COLUMNA |
| 1/50000                  | 2012.1   |             |              |         |

# PLANEAMIENTO VIGENTE



## PLAN GENERAL MUNICIPAL DE ORDENACION ESTRUCTURA TERRITORIAL Y CLASIFICACION DE SUELO

REFUNDIDO. CON LAS MODIFICACIONES APROBADAS AL DIA DE LA FECHA, O EN TRAMITACION

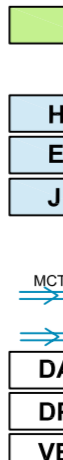
Escala 1/25.000  
DICIEMBRE 2.006

### SISTEMAS

- 1. COMUNICACIONES**
  - RED INTERURBANA PRINCIPAL
  - RED URBANA
  - CANADAS Y COLADAS
  - RED FERROVIARIA
  - FF.CC. Y OTROS TRANSPORTES PORTUARIO
- 2. ESPACIOS PUBLICOS**
  - CEMENTERIOS
  - ADMINISTRACION
  - PROTECCION Y DEFENSA

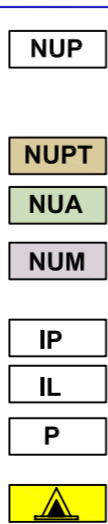


- 3. ESPACIOS LIBRES**
  - PARQUES PUBLICOS
- 4. EQUIPAMIENTOS**
  - SANITARIO Y ASISTENCIAL
  - EDUCATIVO
  - DEPORTIVO
- 5. SERVICIOS TECNICOS**
  - CANALES DE ABASTECIMIENTO
  - CANALES DE REGADIO
  - DEPOSITOS DE AGUA
  - DEPURADORAS
  - VERTEDEROS DE BASURA
  - REDES ELECTRICAS
  - RACK DE SERVICIOS G.E.P.E.



### ESTRUCTURA

- 1. AREAS DE PRODUCCION**
  - AGRICOLA
    - TRASVASE
    - CULTIVO TRADICIONAL
  - MINERA
  - INDUSTRIAL
    - PESADA
    - LIGERA Y MEDIA
    - PORTUARIA
  - TURISTICA (CAMPING)
- 3. ZONAS DE ESPECIAL PROTECCION**
  - LIMITES DE SEGURIDAD Y PROTECCION
  - LIMITE P.O.R.N.



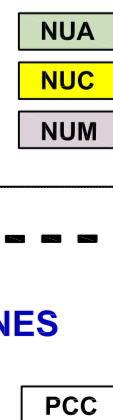
### CLASIFICACION DE SUELO

- 1. URBANO**
- 2. URBANIZABLE PROGRAMADO**
- 3. URBANIZABLE NO PROGRAMADO**
- 4. NO URBANIZABLE**
  - NUCLEOS RURALES
  - PROTECCION ECOLOGICA AMBIENTAL
  - PROTECCION Y MEJORA DEL PAISAJE
  - AREA FORESTAL Y MONTAÑOSA
  - FRANJA COSTERA DEL MAR MENOR
  - REGADIO DEL TRASVASE
- 5. URBANIZABLE** (Clasificado con posterioridad a la ley 6/98)



- AGRICOLA DE CULTIVO TRADICIONAL
- AREAS DE ACAMPADA
- AREAS DE MINERIA
- LIMITE DE SUELO CLASIFICADO
- LIMITE DE SECTORES

- 5. PROTECCION DE CAUCES Y COMUNICACIONES**
  - RAMBLAS Y COSTAS COMUNICACIONES



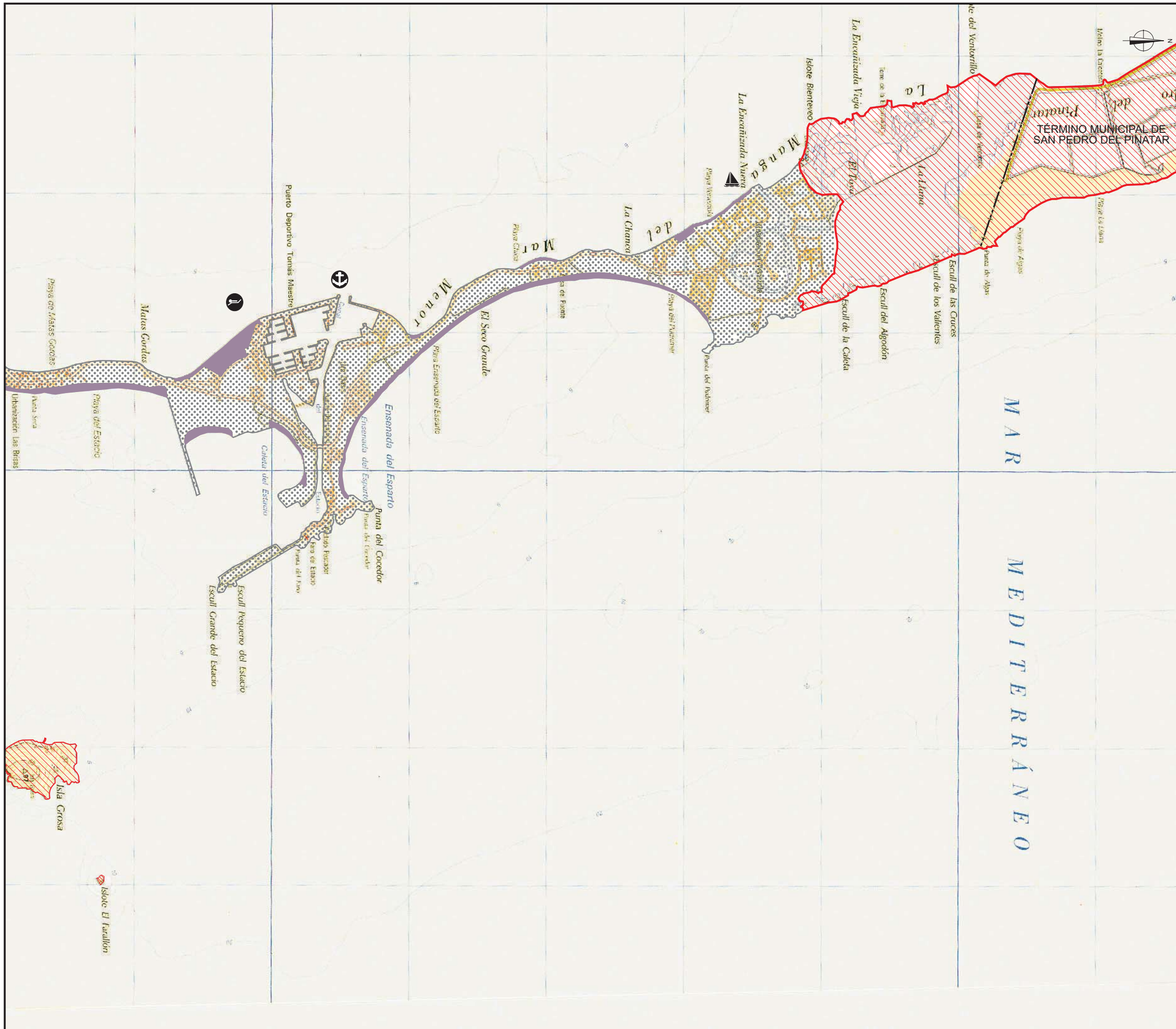
**MEDIO FÍSICO  
MUNICIPAL**

-  NUCLEOS URBANOS
-  ACADEMIA GENERAL DEL AIRE  
AEROPUERTO
-  SUELOS AGRÍCOLAS
-  REGADIOS DEL TRASVAJE  
TAJO-SEGURA
-  EDAR
-  PLAYAS
-  PLANTACIÓN FORESTAL
-  PUNTO DE INTERÉS  
GEOMORFOLÓGICO
-  ESPACIO NATURAL PROTEGIDO
-  RED ESTATAL
-  RED AUTONÓMICA
-  RED COMARCAL
-  CAMINOS
-  VIAS PECUARIAS
-  CANAL
-  RAMBLA
-  TÉRMINO MUNICIPAL
-  ALQUERÍA
-  PUERTO
-  ATRAQUE
-  CENTRO DE BUCEO
-  CAMPING








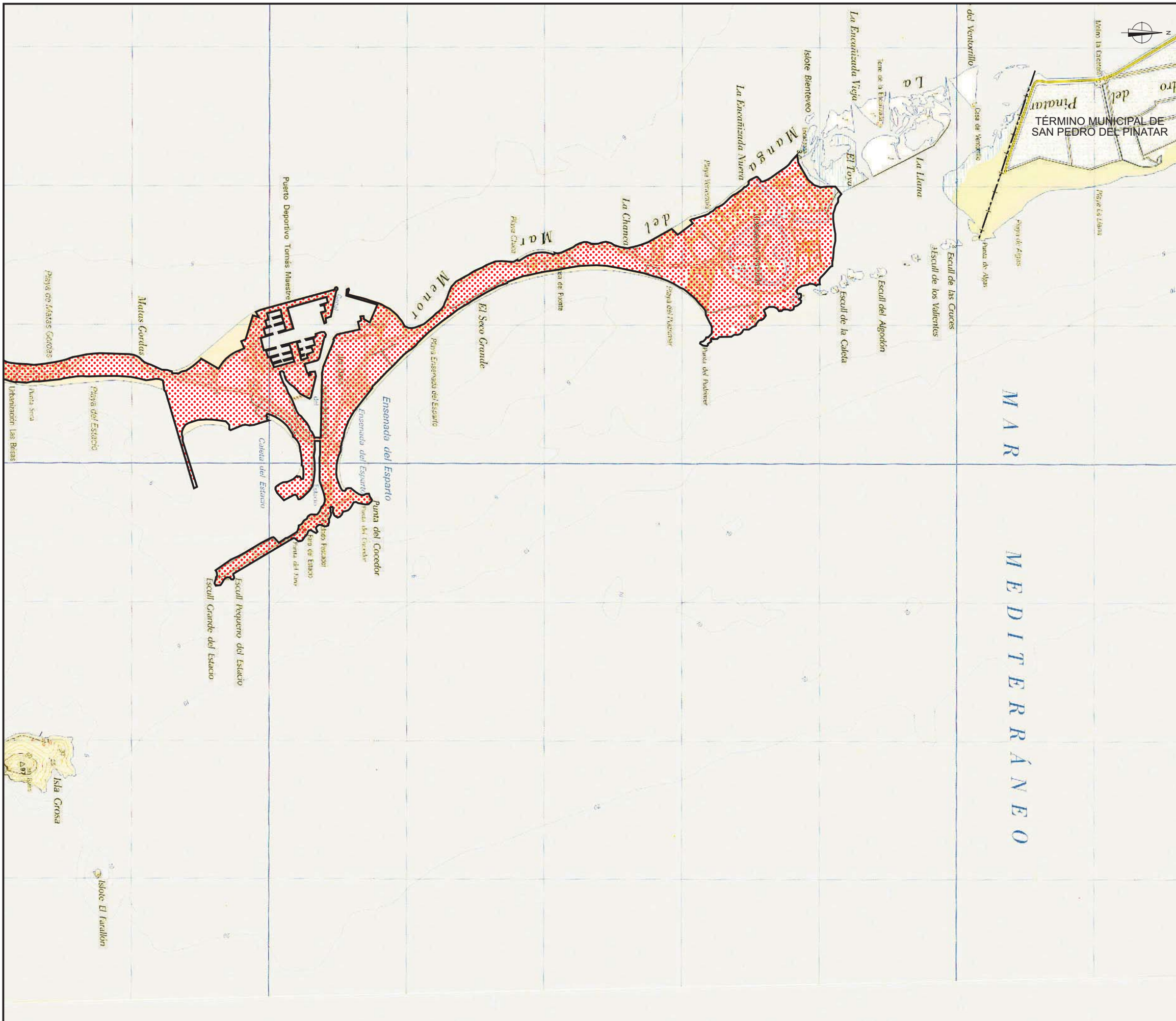
ayuntamiento de san javier

-  NUCLEOS URBANOS
-  ACADEMIA GENERAL DEL AIRE AEROPUERTO
-  SUELOS AGRÍCOLAS
-  REGADIOS DEL TRASVASE TAJO-SEGURA
-  EDAR
-  PLAYAS
-  PLANTACIÓN FORESTAL
-  PUNTO DE INTERÉS GEOMORFOLÓGICO
-  ESPACIO NATURAL PROTEGIDO
-  RED ESTATAL
-  RED AUTONÓMICA
-  RED COMARCAL
-  CAMINOS
-  VIAS PECUARIAS
-  CANAL
-  RAMBLA
-  TÉRMINO MUNICIPAL
-  ALQUERÍA
-  PUERTO
-  ATRAQUE
-  CENTRO DE BUCEO
-  CAMPING








**CLASIFICACIÓN DEL SUELO**

-  SUELO URBANO
-  SUELO URBANIZABLE RESIDENCIAL
-  SUELO URBANIZABLE INDUSTRIAL
-  SUELO URBANIZABLE TERCIARIO
-  SUELO NO URBANIZABLE



ayuntamiento de san javier

**CLASIFICACIÓN DEL SUELO**

-  SUELO URBANO
-  SUELO URBANIZABLE RESIDENCIAL
-  SUELO URBANIZABLE INDUSTRIAL
-  SUELO URBANIZABLE TERCIARIO
-  SUELO NO URBANIZABLE



ayuntamiento de san javier





***Anejo nº 5. Cartografía evolutiva completa de superficie de La Manga  
(años 1956-1981-2007) a escala 1:8000***

























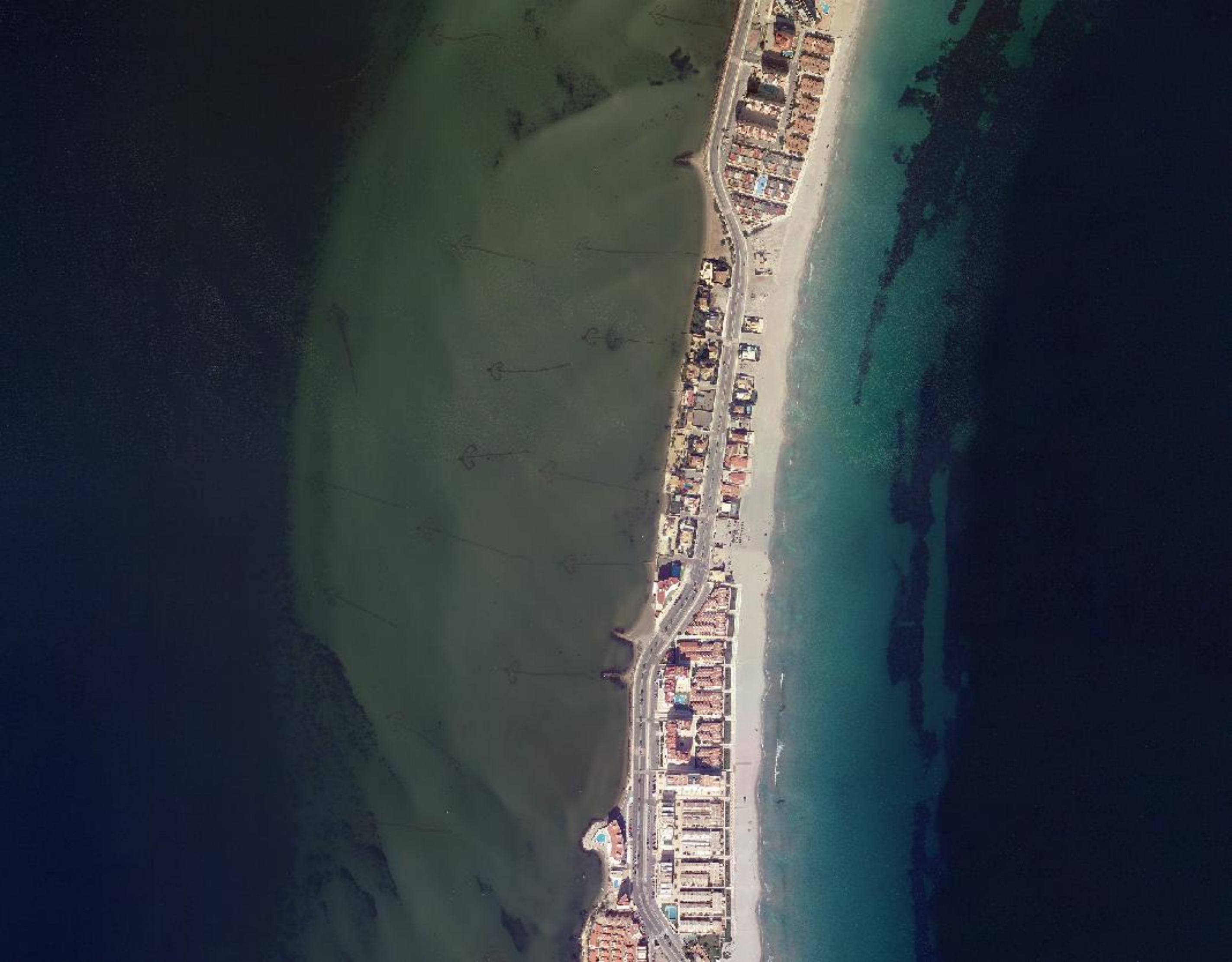




















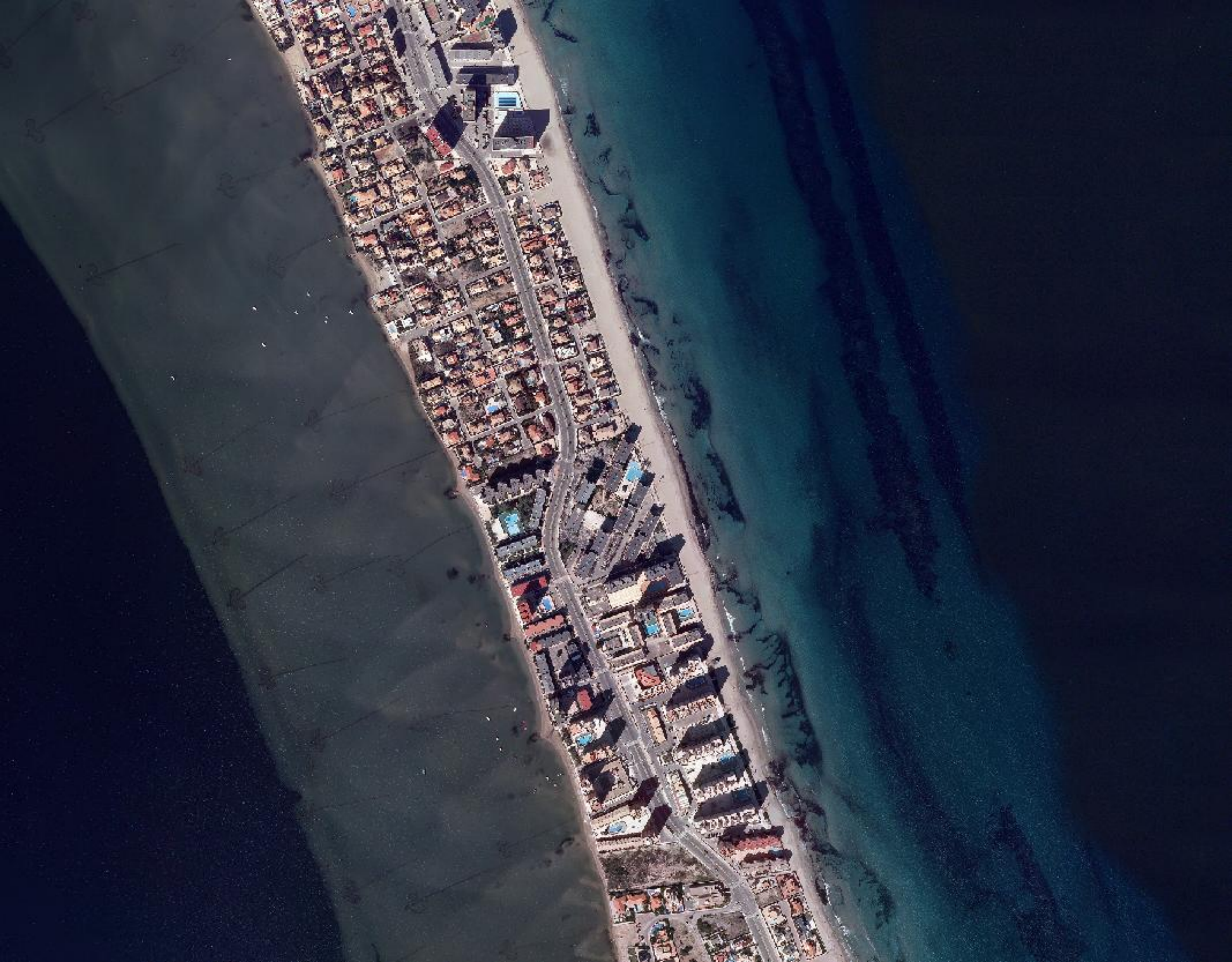












































***Anejo nº 6. Modelización socioeconómica realizada en el apartado 8.3***



El modelo utilizado para evaluar el comportamiento sociourbanístico de La Manga como producto de consumo turístico se basa en la filosofía adoptada por Carl Steinitz sobre el comportamiento y consumo del suelo en el largo plazo.

Para ello se ha realizado una modelización tomando como base el proceso urbanístico de La Manga como si de un producto comercial de consumo se tratase, implementando en el modelo variables urbanísticas y parámetros correctores que adecuen los resultados a la especificidad del territorio analizado.

Se ha empleado para ello, partiendo de la filosofía de trabajo de Steinitz, metodología relacionada con la evaluación de inversiones diferidas en el tiempo, de cara a valorar en que medida el resultado obtenido en La Manga se puede catalogar como social y económicamente rentable para la colectividad y en el entorno.

En este apartado se detallan dos conceptos. De un lado, se detalla el comportamiento del ciclo de vida de un producto comercial al uso según los criterios tradicionales de dirección comercial<sup>1</sup>. Esto es lo que se ha tomado como base de análisis en el largo plazo del comportamiento del proceso urbanístico de La Manga como producto turístico.

De otro lado, se explica la metodología de evaluación a la hora de valorar la rentabilidad de La Manga como producto turístico a la luz de los resultados ofrecidos tras su completa urbanización. Los resultados de esta metodología sirven como sustento econométrico<sup>2</sup> a las consideraciones planteadas en el apartado 8.3 y a las conclusiones establecidas en el capítulo 9.

1. Cruz Roche y Martínez Castro, Dirección Comercial II. Apuntes de Estrategias Competitivas Dinámicas, Universidad Autónoma de Madrid, 2009.

2. Conformen por tanto tan sólo una parte (no fundamental, pues el principal armazón científico se encuentra en el cuerpo de la tesis) de la validación de las hipótesis y conclusiones planteadas en la presente investigación.

*a) Comportamiento analítico del ciclo de vida de un producto comercial al uso*

A continuación se procederá en primer lugar a desarrollar el detalle de las cuatro fases del ciclo de vida de un producto de consumo comercial al uso.

En la etapa de introducción las ventas son reducidas y su crecimiento lento. La creación de la demanda en esta etapa está cargada de incertidumbre y riesgos, ya que el producto aún es poco conocido. Su duración depende de la complejidad del producto, de su grado de novedad, de su adaptación a las necesidades del consumidor y de la presencia de sustitutos de una forma o de otra. Los beneficios son negativos.

En la etapa de crecimiento, la demanda empieza a acelerarse y el tamaño del mercado total crece rápidamente. En esta etapa, el producto ya ha sido aceptado por el mercado, la inversión es cuantiosa para financiar la expansión tanto del sistema productivo como de la comercialización, y aumentan las empresas competidoras atraídas por el incremento rápido de las ventas. Es en esta etapa en la que se suelen alcanzar los mayores beneficios por unidad vendida

En la etapa de madurez y saturación del mercado, la demanda apenas crece y, si lo hace, es en su mayor parte debido a las tasas de reposición del producto y de formación de nuevas unidades de consumo hasta alcanzar un nivel estable. En esta fase se reducen los costes de fabricación, se ofrece una gama más amplia de producto para hacer frente a segmentos diferenciados, los beneficios por unidad empiezan a disminuir, aunque pueden estarse alcanzando los mayores beneficios totales.

En la última etapa de declive, el producto empieza a perder atractivo para los consumidores, que ya empiezan a ser atraídos por nuevos productos que satisfacen la misma necesidad de forma más completa, y como consecuencia las ventas descienden. La oferta superará a la demanda, se reduce el número de empresas que

producen el producto así como su gama, la competencia intensa reduce los precios y la rentabilidad. Se plantea la eliminación del producto y su sustitución por una innovación. La figura A.6.1 recoge las características de las etapas del ciclo de vida en cuanto a crecimiento, segmentación, tecnología, beneficios y competencia.

| ASPECTO  | INTRODUCCIÓN   | CRECIMIENTO  | MADUREZ-SATURACIÓN   | DECLIVE   |
|--|--|--|--|---|
| Ratio de crecimiento del mercado               | Bajo   | Alto   | Vegetativo   | Negativo  |
| Cambio en el ratio de crecimiento              | Pequeño  | Se incrementa con rapidez, después más despacio  | Pequeño-nulo   | Decrece con rapidez   |
| Número de segmentos                            | Muy pocos  | Algunos  | De algunos a muchos  | Pocos   |
| Cambios tecnológicos en el diseño del producto | Muy grandes  | Grandes  | Ligeros  | Ligeros   |
| Beneficios totales                             | Negativos  | Positivos crecientes   | Punto más alto - empiezan a descender  | Positivos a negativos   |
| Beneficios por unidad                          | Negativos  | Punto más alto   | Se inicia el descenso  | Positivos a negativos   |
| <i>Cash-Flow</i>                               | Altamente negativo   | Negativo   | Altamente positivo   | Positivo  |
| Ventas   | Bajas  | Rápido crecimiento   | Lento crecimiento/estabilización   | Disminuyen  |
| Costes de producción                           | Altos  | Más bajos (economías de escala y de experiencia)   | Alcanzan su nivel más bajo   | Se elevan   |
| Clientes                                       | Innovadores (escasos)  | Primeros adoptadores y primera mayoría   | Mercado masivo   | Última mayoría - Rezagados  |
| Competencia                                    | Escasa o inexistente. Monopolio  | Entrada de competidores que imitan el producto, lo mejoran o reducen precios. Oligopolio | La competencia se estabiliza. Cuotas de mercado estables. Competencia monopolística / aumenta la competencia       | Competidores van saliendo del mercado. Oligopolio. Aumenta la competencia |
| Información fundamental                        | Identificar las posibilidades de uso del producto y descubrir su debilidades | Atención a la posición de la marca. Búsqueda de nuevas oportunidades de segmentación     | Atención a posibles mejoras del producto. Alerta ante la competencia y los posibles signos de declive del producto | Identificación del momento en que el producto deber ser abandonado        |

Fig. A.6.1 Características de las fases del ciclo de vida del producto Fuente: *Fundamentos de Marketing*, Ariel Economía y Santesmases, M (1996); *Marketing. Conceptos y Estrategias*.

Los ciclos de vida de los diferentes productos tienen una duración distinta, según cuál sea la velocidad a que se produce la innovación en la solución de las necesidades de los consumidores. Así, mientras que los productos de moda tienen un ciclo temporal muy corto, algunos productos industriales, como el nailon, han ido ampliando su ciclo de vida en función de nuevos desarrollos o nuevas aplicaciones.

Si el análisis se realiza a nivel internacional se puede hablar de un ciclo de vida internacional de los productos, en que, como consecuencia de los diferentes grados de innovación de las industrias locales y los niveles de difusión de los productos en los mercados menos desarrollados, se puede ir extendiendo el ciclo de vida, mediante la superposición de ciclos sucesivos en los países de menor nivel de desarrollo. Así, por ejemplo, un producto como máquinas de escribir manuales que han sido desplazadas de los países más desarrollados, se pueden vender en los países de menor desarrollo.

Sin embargo, cabría preguntarse si realmente el ciclo de vida del producto es un modelo universal, contrastado en la práctica, o no es más que una construcción teórica. Los intentos de contraste empírico, como es el trabajo de Rink y Swan<sup>3</sup>, realizados en diversos sectores han llevado a la identificación de hasta doce modelos diferentes. No obstante, las investigaciones empíricas ponen de manifiesto que el modelo denominado clásico, con el perfil ya conocido, es el que se presenta con mayor frecuencia.

En España, una investigación realizada por Yolanda Polo<sup>4</sup> para seis productos de consumo duradero (frigoríficos, automóviles de turismo, máquinas de afeitar, televisores, planchas y lavadoras) concluye que, en líneas generales, “el perfil de las ventas a lo largo del tiempo responde al perfil que predice el ciclo de vida, con tasas de crecimiento variables de unos años a otros”. No obstante, señala que el ciclo de vida no permite hacer previsiones ajustadas a corto plazo, por los cambios en la calidad de los productos que pueden inducir a la obsolescencia de modelos

3. Rink, D.R. y Swan, J.E.: “Product life cycle research: a literature review”. *Journal of Business Research*, vol. 7, nº 3, 1979, pág. 222.

4. Polo, Y.: *Desarrollo de nuevos productos: aplicaciones a la economía española*. Universidad de Zaragoza, 1988.

anteriores (televisores en color frente a blanco y negro o lavadoras automáticas frente a manuales) y acelerar la reposición. También el impacto de variables ambientales como el precio, el nivel de renta y las expectativas pueden ser causa de oscilaciones importantes sobre la tendencia general, que reducen el poder predictivo del modelo.

Para la utilización del ciclo de vida como predictor de la evolución de las ventas a largo plazo es preciso establecer hipótesis sobre el nivel de saturación del mercado (qué cantidad de producto marcaría la saturación del mercado) y también sobre cuándo aparecerá la innovación que, al satisfacer mejor la necesidad cubierta, propiciará el declive de las ventas del producto. La realización de estas predicciones tiene un alto contenido subjetivo.

De cara a localizar las fuerzas determinantes del ciclo de vida del producto Siguiendo el planteamiento de Munuera (1998), se pueden identificar tres grupos de factores que actúan produciendo cambios en los mercados y, en especial, en las ventas de cada tipo de producto (fig A.6.2).

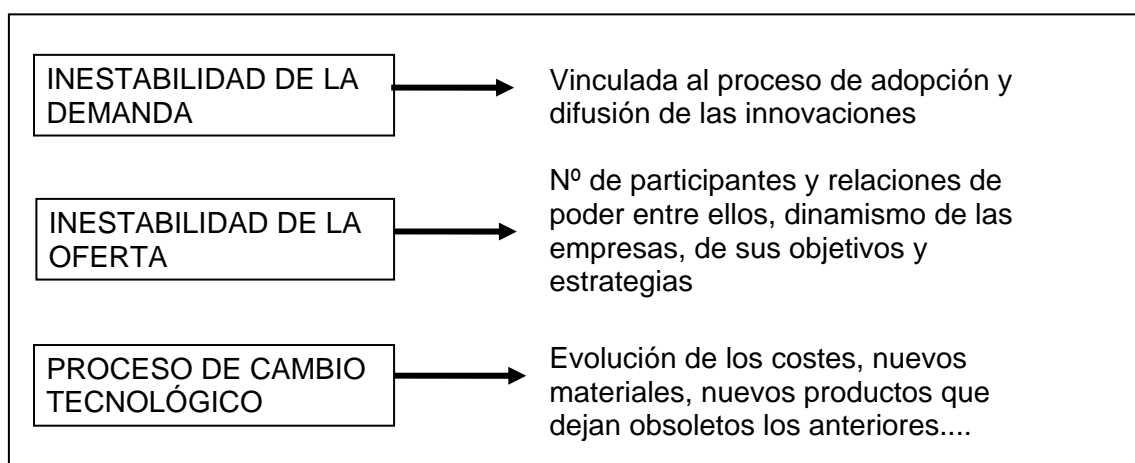


Figura A.6.2. Esquema de factores que actúan sobre el Ciclo de Vida del Producto



La evolución de la demanda de nuevos productos está determinada por el proceso de adopción, es decir, por las etapas por las que los consumidores pasan desde que tienen noticia del nuevo producto hasta que deciden comprarlo. Este proceso puede resumirse en cinco fases:

- a) Conocimiento. Esta etapa consiste en que el consumidor se entera de que el nuevo producto existe, pero sin tener más información ni buscarla.
- b) Interés. En este momento el individuo busca información del nuevo producto, planteándose la compra de una forma muy abstracta, sin sopesar todavía si conviene adquirirlo.
- c) Evaluación. Es un juicio interno o mental, en donde el interesado analiza si el nuevo producto va a satisfacer sus necesidades futuras y sopesa las ventajas y los inconvenientes de la compra. Si la evaluación es positiva, el individuo normalmente prueba el producto.
- d) Prueba. En algunos casos se permite probar el nuevo producto –sólo durante un tiempo prefijado– para reducir los riesgos económicos y personales y para facilitar la decisión de compra al interesado. Si la prueba le resulta satisfactoria, la compra será más probable.
- e) Adopción. El individuo –satisfecho con la prueba, si ésta ha existido– se decide a comprar el nuevo producto, quizá rechazando la posibilidad de adquirir otros productos sustitutivos.

La tasa de adopción de un nuevo producto mide el ritmo con que éste va difundándose en un mercado. Al representar gráficamente los porcentajes acumulados de población que han ido adoptando nuevos productos, se obtienen curvas de formas muy parecidas en todos los casos (Rogers, 1983). La diferencia estriba en el tiempo requerido para que el nuevo producto se difunda hasta un determinado nivel. La mayor o menor rapidez del proceso de adopción depende de los siguientes factores:

- El riesgo personal que debe asumir el consumidor (ante el posible coste de una decisión de compra, que luego le deje insatisfecho).
- La ventaja relativa sobre otros productos.
- La simplicidad relativa del nuevo producto.
- La compatibilidad con bienes previamente adoptados.
- La duración de la prueba.
- La facilidad para comunicar la idea principal del nuevo producto.
- El esfuerzo comercial realizado por la industria: grado de rivalidad, inversión de los competidores y presupuesto de cada empresa en I+D, publicidad, vendedores, etc.

Los individuos que adoptan el nuevo producto lo hacen de forma progresiva. Es posible diferenciar a las personas en función del momento en que deciden adquirir la novedad. Rogers<sup>5</sup> identificó cinco categorías de consumidores, que sucesivamente van acogiendo el nuevo producto: innovadores, adoptadores iniciales, primera mayoría, mayoría tardía y rezagados. Su aparición a lo largo del tiempo se ajusta a una distribución normal (fig. A.6.3).

5. Rogers, E. M. (1983): *Diffusion of Innovations*. 3<sup>rd</sup> edition. New York: The Free Press.

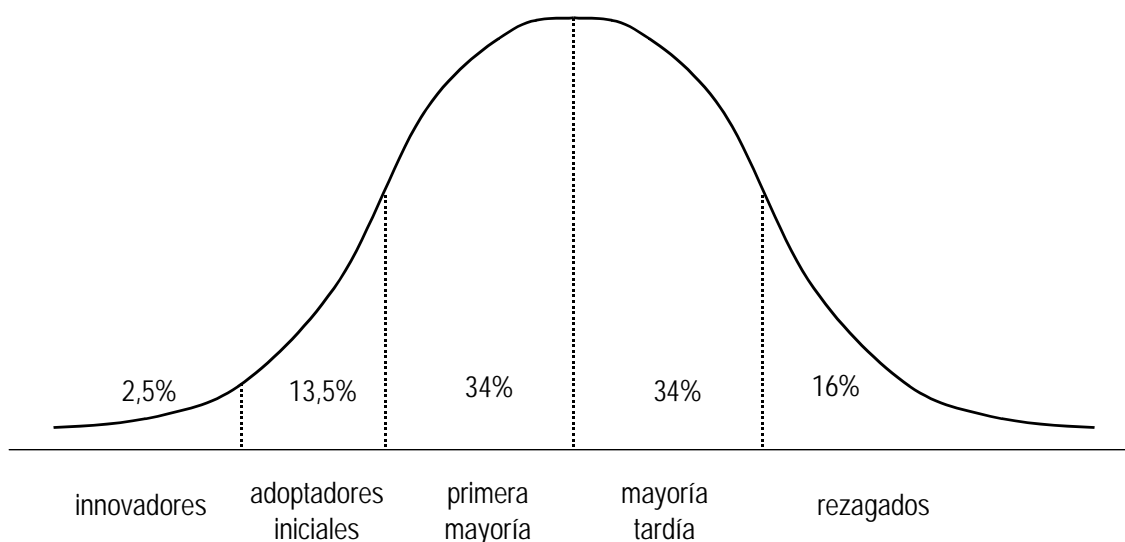


Figura A.6.3. Tipos de consumidores ante la adopción de nuevos productos (Rogers, 1983).

Los innovadores son los primeros en adoptar el nuevo producto, los más entendidos y entusiastas, capaces de asumir el riesgo implícito; pero suponen un porcentaje muy minoritario, que no supera el 3% de la sociedad. A continuación se deciden los adoptadores iniciales, quienes consumen por encima de la media, tienen influencia sobre otras personas y constituyen un grupo más numeroso que los innovadores, pues ronda el 13,5% de la población. Posteriormente el nuevo producto es adoptado por la mayoría inicial, una categoría más reacia al riesgo que las anteriores, y que supone la tercera parte del mercado. Con igual tamaño luego es el turno de la mayoría tardía, un grupo que compra cuando se ha cubierto la mitad del mercado y la innovación está ampliamente aceptada en la sociedad. Finalmente, los rezagados -que constituyen el 16% de la población- acaban adoptando el nuevo producto como ya ha hecho casi todo el mercado.

En otros países se ha observado que los individuos más innovadores son aquellos con mayor categoría profesional, nivel de ingresos, educación y clase social; además son personas más jóvenes y cosmopolitas, con mayor contacto con los medios de comunicación, residentes en entornos urbanos, etc. La figura 8.76 presenta algunas tendencias sociodemográficas observadas entre los consumidores según su mayor o menor propensión a la innovación.

| VARIABLES INFLUYENTES           | INNOVADORES   | REZAGADOS   |
|---------------------------------|---|---|
| Edad                            | más jóvenes   | más viejos  |
| Ingresos                        | más altos   | más bajos   |
| Nivel de instrucción            | más alto y más especializado                            | más bajo y menos especializado                          |
| Clase social                    | más alta  | más baja  |
| Ocupación                       | más prestigiosa   | menos prestigiosa                                       |
| Medios y fuentes de información | mayor exposición, a más medios y a fuentes más variadas | lo contrario; y más confianza en las fuentes personales |
| Grado de cosmopolitismo         | más contactos no locales                                | esencialmente contactos locales                         |
| Habitat                         | Urbano  | Rural   |

Figura A.6.4. Principales características de los adoptadores de nuevos productos

Respecto al ciclo de vida, se puede plantear que la fase introductoria cubre a los innovadores y adaptadores tempranos, la fase de crecimiento parte de los adoptadores tempranos y mayoría temprana, la madurez las dos mayorías y el declive a los rezagados. De cara a poder estudiar el caso concreto de un producto turístico, dado que esta se basa fundamentalmente en una relación entre la capacidad de oferta y la demanda existente, habrá que tener en cuenta dos parámetros clásicos importantes que varían según el tipo de mercado: la volatilidad de la oferta y las implicaciones que suponen los cambios en las tendencias en la capacidad de demanda.

En lo referente a la inestabilidad de la oferta, la estructura competitiva del mercado puede acelerar o ralentizar la tasa de crecimiento del mismo. El proceso de evolución de los mercados competitivos permite identificar tres tipos de mercado y sus estrategias correspondientes:

- Mercados embrionarios: Se caracterizan por su elevada incertidumbre, número bajo de competidores y competencia poco intensa. La falta de experiencia produce una elevada tasa de fracasos. Se trata de empresas pioneras de las que sobreviven: las que logran imponer su forma de producto como estándar industrial y las que consiguen mantener situación de monopolio durante un período de tiempo suficiente.
- Mercados en desarrollo: Moderación de la incertidumbre inicial, empiezan a formarse segmentos de consumidores, la competencia se intensifica al entrar mayor número de empresas con carteras diversificadas, con economías de escala conseguidas a partir de la estandarización de productos de calidad elevada.
- Mercados maduros: Tendencia a la concentración de empresas que sirven los principales segmentos del mercado. Oportunidad para las especialistas, con estrategia foco, en los segmentos no servidos.

En lo que implica el impacto de cambios de tendencias en las condiciones de contorno, lo que

tradicionalmente se analiza en lo ciclos de vida de un producto comercial se conoce comúnmente como el “proceso de cambio tecnológico”. Ya sean innovaciones radicales o sucesivas generaciones de una misma innovación, los cambios tecnológicos actúan sobre la demanda y la oferta al dar lugar a modificaciones en los costes, en los materiales, los procesos y los productos que dejan obsoletos a los que les anteceden.

Un caso espectacular ha sido por ejemplo en el campo tecnológico el de los *pen-drives* que han acortado notablemente la vida de los CDs (productos que por el progresivo avances de los dispositivos estaba predestinados a desaparecer a favor de otros de más capacidad), sin embargo no se trata de un simple cambio en las cualidades del producto, sino un cambio de naturaleza completo del mismo, al ofrecer aparte de una mayor capacidad, una flexibilidad de prestaciones y finalidades diferentes asociadas al distinto tipo de dispositivo.

Como veremos estos son parámetros que tendrán una implicación en la deriva que tomará La Manga en su análisis como producto turístico, aunque sus motivaciones procedan fundamentalmente de parámetros urbanos. La modelización del ciclo de vida resultante puede observarse en el apartado 8.3.2 de la presente tesis.

*b) Metodología de valoración de la rentabilidad social y económica de La Manga como producto turístico en el largo plazo*

Un modelo capaz de evaluar la rentabilidad de un proceso urbano ha de ser el resultado de una formulación no puramente numérica, en tanto en cuanto se trata de una herramienta que ha de valorar parámetros discrecionales de carácter social; como es la adecuada distribución de calidad de vida resultante, político; en cuanto ha de ser sensible al cumplimiento de las políticas y objetivos urbanísticos y territoriales, e incluso intangibles, de cara a valorar activos tan heterogéneos como los recursos naturales o la calidad paisajística del entorno.

En este sentido, una formulación que evalúe la rentabilidad en el largo de plazo a todos los niveles de un proceso urbanístico como La Manga se modelizará teniendo cuenta los siguientes parámetros:

*Rentabilidad global del producto urbanístico en el largo plazo = F (A, B, C, D, E)*

- A) Parámetros de entrada cuantitativos o fijos
  - a1) Inversión privada o fondos propios empresariales
  - a2) Financiación pública
  - a3) Apalancamiento financiero bancario

Se entiende que de cara a macroproyectos cuyo desarrollo se dilate en periodos prolongados en el tiempo (25 años en adelante) el recurso financiero más solvente son los recursos propios. En este sentido se penalizan en la formulación inversiones que dependan en exceso de financiación pública (primas, subvenciones o créditos blandos) dado que se asume un marco de estabilidad supeditado a las políticas de financiación a la inversión, que en espacios temporales dilatados son difícilmente sostenibles debido a los cambios políticos. De igual manera, se penaliza también la excesiva dependencia del riesgo crediticio ya que esta va sujeto a la capacidad de devolución del préstamo y al mantenimiento de la solvencia de la entidad

bancaria. En este sentido, en periodos dilatados de tiempo se asumen la presencia estadísticamente contrastable de cambios de ciclo económico que implican o caídas en los flujos de caja o crisis financieras.

- B) Parámetros de entrada cualitativos o distribuidos en el tiempo
  - b1) Costes de mantenimiento
  - b2) Consumo medio de recursos por unidad homogénea (vivienda, visitante, m<sup>2</sup>, etc.)

Estos parámetros son los equivalentes en el análisis de inversiones tradicional a los asociados al coste de explotación de una inversión. Un coste predecible que se prolonga a lo largo del ciclo de vida del producto, y que por lo tanto están afectados por una corrección financiera distribuida en el tiempo al igual que los retornos económicos. Sin embargo, en el caso de un proceso urbanístico no se limita a los propios costes económicos de mantenimiento de infraestructuras y servicios, ya que se amplía a parámetros sociales y urbanos.

- C) Parámetros socioeconómicos cuantitativos de salida

- c1) Demanda turística anual del destino.
- c2) Retorno económico medio asociado por turista
- c3) Porcentaje de oferta hotelera sobre la oferta de segunda residencia
- c4) Nivel de consolidación del equilibrio entre oferta y demanda
- c5) Poder adquisitivo del turista medio
- c6) Población residente / Población punta o flotante (grado de estacionalización de la oferta).

Estos parámetros están asociados a los retornos socioeconómicos que genera en el tiempo la inversión realizada a través del proceso urbanístico. Se penaliza de especial manera comportamientos que denotan retornos cortoplacistas o insostenibles, como retornos cuyo valor esta fuertemente asociado a la construcción o venta de pisos, pero cuyo flujos<sup>6</sup> de caja vayan menguando progresivamente en el tiempo. De

6. En finanzas se entiende por flujo de caja o flujo de fondos (en inglés *cash flow*) los flujos de entradas y salidas de caja o efectivo, en un período dado. El flujo de caja es la acumulación neta de activos líquidos en un periodo determinado y, por lo tanto, constituye un indicador importante de la liquidez de una empresa, o como en este caso una inversión (Brealey Myers. *Principios de Finanzas Corporativas*. Mc. Graw Hill, 2008.).

igual manera se penalizan también resultados que impliquen desequilibrios entre el retorno social y el retorno económico, y fuentes de ingresos que impliquen mercados de oferta y demanda desestructurados, como por ejemplo desequilibrios poblacionales verano-invierno que subrayen una fuerte estacionalización de la demanda o desequilibrios entre oferta y demanda hotelera y de segunda residencia.

- D) Parámetros sociourbanísticos objetivos

d1) Grado de ocupación del suelo

d2) Tasa de crecimiento anual del proceso urbanizador

d3) Evolución del precio de venta del m<sup>2</sup> urbanizado

d4) Evolución del precio de venta del m<sup>2</sup> construido

Estos parámetros se asocian al racional comportamiento del proceso urbanístico. Se trata de beneficiar un comportamiento basado en criterios de sostenibilidad que no fomente modelos de negocio asociados a consumos de recursos insostenibles. De igual manera, se trata de diagnosticar en cierta medida el índice de agotamiento del territorio como producto de consumo turístico de cara a penalizar anticipadamente un modelo de negocio con síntomas de agotamiento en su desarrollo.

- E) Parámetros de corrección subjetivos urbanísticos y territoriales

e1) Calidad paisajística del entorno (arquitectura, nivel ambiental, segmentación de la clientela, etc.)

e2) Evolución del nivel de dotaciones (equipamientos, zonas verdes, servicios básicos, actividades lúdicas, etc.)

e3) Capacidad de generación de nuevos recursos de demanda (nuevos elementos de atracción, formación de sinergias con el entorno, competencia con otros puntos, etc.)

e4) Riesgo de elementos distorsionadores causantes de pérdida de demanda (creación de nuevos posibles polos de atracción, cambio de hábitos en el consumo, exposición a los cambios de ciclo económico)



Estos últimos parámetros son puramente cualitativos (aunque regidos bajo criterios técnicos y científicos) de cara a corregir aspectos no ponderables numéricamente en el resto de apartados de la formulación. Se trata de un heterogéneo conjunto de variables e indicadores que denotan la pérdida de calidad en el proceso urbanístico de aspectos como el paisajismo, la calidad arquitectónica o el nivel de dotaciones y servicios. De igual manera, desde un enfoque más estratégico, se busca introducir factores de corrección que contabilicen debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades en el proceso urbanístico vigente.

Para computar todos estos parámetros se ha empleado una metodología basada en la formulación del valor actual neto, un sistema muy habitual en el ámbito del análisis de inversiones en muchos campos, en especial en el marco de las infraestructuras.

El Valor actual neto<sup>7</sup> también conocido como valor actualizado neto (en inglés *Net present value*), cuyo acrónimo es VAN (en inglés NPV), es un procedimiento que permite calcular el valor presente de un determinado número de flujos de caja futuros, originados por una inversión. La metodología consiste en descontar al momento actual (es decir, actualizar mediante una tasa) todos los *flujos de caja* futuros del proyecto. A este valor se le resta la inversión inicial, de tal modo que el valor obtenido es el valor actual neto del proyecto.

7. Definición según Gava L., Roperio E., Serna G. y Ubierna A. (*Dirección financiera: decisiones de inversión*. Editorial Delta, 2008.).

El método de valor presente es uno de los criterios económicos más ampliamente utilizados en la evaluación de proyectos de inversión. Consiste en determinar la equivalencia en el tiempo 0 de los flujos de efectivo futuros que genera un proyecto y comparar esta equivalencia con el desembolso inicial. Cuando dicha equivalencia es mayor que el desembolso inicial, entonces, es recomendable que el proyecto sea aceptado.

La fórmula que nos permite calcular el Valor Actual Neto es:

$$VAN = \sum_{t=1}^n \frac{V_t}{(1+k)^t} - I_0 \quad (\text{A.6.5})$$

Donde  $V_t$  representa los flujos de caja en cada periodo  $t$ .

$I_0$  es el valor del desembolso inicial de la inversión.

$n$  es el número de períodos considerado.

El tipo de interés es  $k$ . Si el proyecto no tiene riesgo, se toma como referencia el tipo de la renta fija, de tal manera que con el VAN se estimará si la inversión es mejor que invertir en algo seguro, sin riesgo específico. En otros casos, se utilizará el coste de oportunidad.

El valor actual neto es muy importante para la valoración de inversiones en activos fijos, a pesar de sus limitaciones en considerar circunstancias imprevistas o excepcionales de mercado. Si su valor es mayor a cero, el proyecto es rentable, considerándose el valor mínimo de rendimiento para la inversión.

Una empresa suele comparar diferentes alternativas para comprobar si un proyecto le conviene o no. Normalmente la alternativa con el VAN más alto suele ser la mejor para la entidad; pero no siempre tiene que ser así. Hay ocasiones en las que una empresa elige un proyecto con un VAN más bajo debido a diversas razones como podrían ser la imagen que le aportará a la empresa, por motivos estratégicos u otros motivos que en ese momento interesen a dicha entidad.

Puede considerarse también la interpretación del VAN, en función de la creación de valor para la empresa:

- Si el VAN de un proyecto es positivo, el proyecto crea valor.
- Si el VAN de un proyecto es negativo, el proyecto destruye valor.
- Si el VAN de un proyecto es cero, el proyecto no crea ni destruye valor.

8. Otro condicionante adicional para validar la calidad del modelo de desarrollo urbano podría ser el establecer un mínimo de resultado en el VAN que garantice una cierta creación de valor mínima. Sin embargo, de cara a uno complicar más aun el diseño de esta propuesta en este primer acercamiento a la metodología, no se ha estimado necesario, lo cual no implica que pueda ser necesario en desarrollos futuros basados en esta línea de investigación.

Por tanto, lo que sería exigible como mínimo<sup>8</sup> para validar el modelo existente de La Manga es que el proceso urbano que se ha creado genere valor a nivel global, y que este sea sostenible en el tiempo.

Esta metodología aun siendo una herramienta muy interesante de cara a la problemática analizada en la presente investigación, requiere de distintas modificaciones que aseguren su adaptación al estudio del fenómeno analizado. Una modificación reside principalmente en su filosofía de trabajo, ya que esta herramienta se trata fundamentalmente de un instrumento de carácter predictivo orientado a validar o rechazar inversiones. En ella, se calcula con carácter objetivo en función de una futura inversión en el corto plazo y unos costes y retornos económicos diferidos en el futuro a largo plazo el resultado de dicha diferencia.

Esta situación es distinta en nuestro caso, ya que su orientación inicial se limita a evaluar inversiones pasadas sobre la base de ingresos y costes presentes. Por lo tanto, pasamos de conjugar parámetros de presente y futuro para evaluar alternativas realizables en un futuro, a plantear variables del pasado y presente de cara a validar hechos ya consumados del presente.

En el análisis de inversiones tradicional la dificultad principal reside en saber aquilatar con arreglo a la realidad los futuros retornos económicos (los llamados *cash-flows*) asociados a la puesta en funcionamiento de la inversión. Cuando los flujos de caja conforman una suma fija (rentas fijas), por ejemplo los bonos, se suele utilizar la siguiente fórmula:

$$VAN = -I + \frac{R[1 - (1 + i)^{-n}]}{i} \quad (\text{A.6.5})$$

Donde  $R$  representa el flujo de caja constante.

$i$  representa el coste de oportunidad o rentabilidad mínima que se está exigiendo al proyecto.

$n$  es el número de periodos.

$I$  es la Inversión inicial necesaria para llevar a cabo el proyecto.

Estos valores están supeditados a costes de oportunidad o a fluctuaciones de las tasas de interés que repercuten en el coste de financiación. Cuando en lugar de ser fijas, las rentas tienden a incrementarse con una tasa de crecimiento " $g$ ", siendo siempre  $g < i$ , la fórmula utilizada entonces para hallar el VAN es la siguiente:

$$VAN = -I + \frac{R[(1 - (1 + g)^n * (1 + i)^{-n})]}{(i - g)} \quad (A.6.6)$$

Donde  $R$  representa el flujo de caja del primer período.

$i$  representa el coste de oportunidad o rentabilidad mínima que se está exigiendo al proyecto.

$g$  representa el índice de incremento en el valor de la renta de cada período.

$n$  es el número de periodos.

$I$  es la inversión inicial necesaria para llevar a cabo el proyecto.

Si no se conociera el número de periodos a proyectarse (a perpetuidad), la fórmula variaría de esta manera:

$$VAN = -I + \frac{R}{(i - g)} \quad (A.6.7)$$

En el caso de un proceso urbanístico los flujos de caja pasados y presentes, pueden ser conocidos o al menos estimados, mientras que los flujos futuros suelen presentar al menos un comportamiento tendencial.

La dificultad reside más en actualizar el valor de la inversión realizada en el pasado a tiempo presente y en implementar costes cualitativos o factores de corrección técnicos o intangibles a los resultados manejados.

Partiendo de esta base, una propuesta de formulación sobre la base del resultado de La Manga, a validar en futuras líneas de investigación podría ser:

*Rentabilidad global del proyecto urbanístico como producto turístico en el largo plazo*

$$F = \left\{ \left[ - \left( a_1 + \frac{a_2}{0,8} + \frac{a_3}{0,9^{(1+i)}} \right) + \sum_{t=1} \left[ - \left( \frac{-b_1}{(1+k)^t} \right) + \left( \frac{c_1 \cdot c_2}{(1+k)^t} \right) \cdot c_3 \cdot c_4 \cdot c_5 \cdot c_6 + \right] \cdot d_1 \cdot d_2 \cdot d_3 \cdot d_4 \cdot d_5 \right] \right\} \cdot e_1 \cdot e_2 \cdot e_3 \cdot e_4$$

Siendo  $t$  el número de años evaluados e  $i$  la tasa de interés anual y el resto de parámetros los descritos en la función  $F$  (A, B, C, D, E).

Los periodos de las series temporales comprenderían todo el proceso de construcción y explotación del proceso urbano estudiado.

***Anejo nº 7. Mapa topográfico-toponímico de los lugares citados en la Tesis.***

# T. M. de S. Pedro del Pinatar

Parque Regional de las Salinas

Gola del Charco

Veneziola

**PLANO TOPOGRÁFICO-TOPONÍMICO**  
ESCALA 1:25.000

Puerto Deportivo Tomás Maestre

Puerto Mayor

Isla Grosa

era

Isla Mayor o del Barón

## MAR MEDITERRÁNEO

## MAR MENOR

T. M. de San Javier

T. M. de Cartagena

Isla del Ciervo

Gola de la Encañizada de Marchamalo

El Vivero

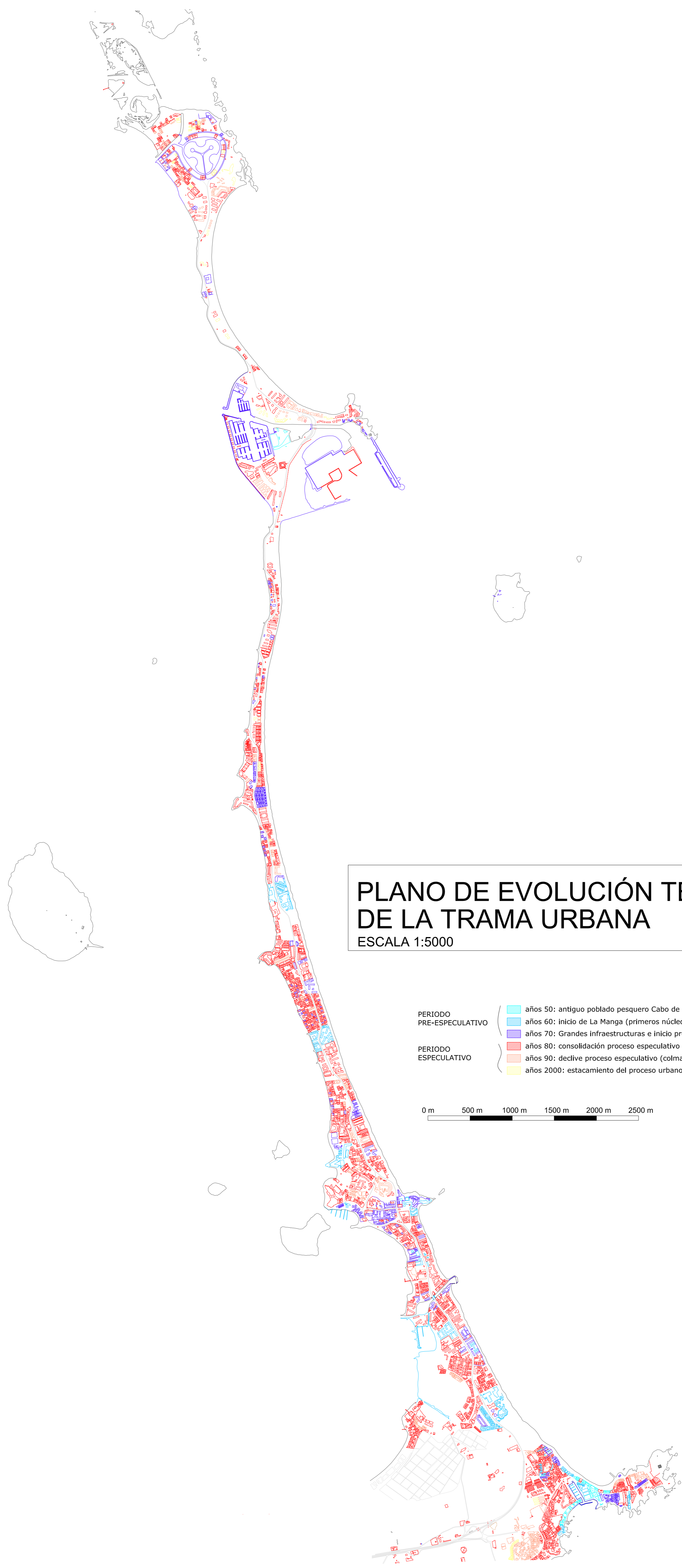
Salinas de Marchamalo

Cabo de Palos

0 m 500 m 1000 m 1500 m 2000 m 2500 m

***Anejo nº 8. Mapa de evolución temporal de la trama urbana en La Manga***





# PLANO DE EVOLUCIÓN TEMPORAL DE LA TRAMA URBANA

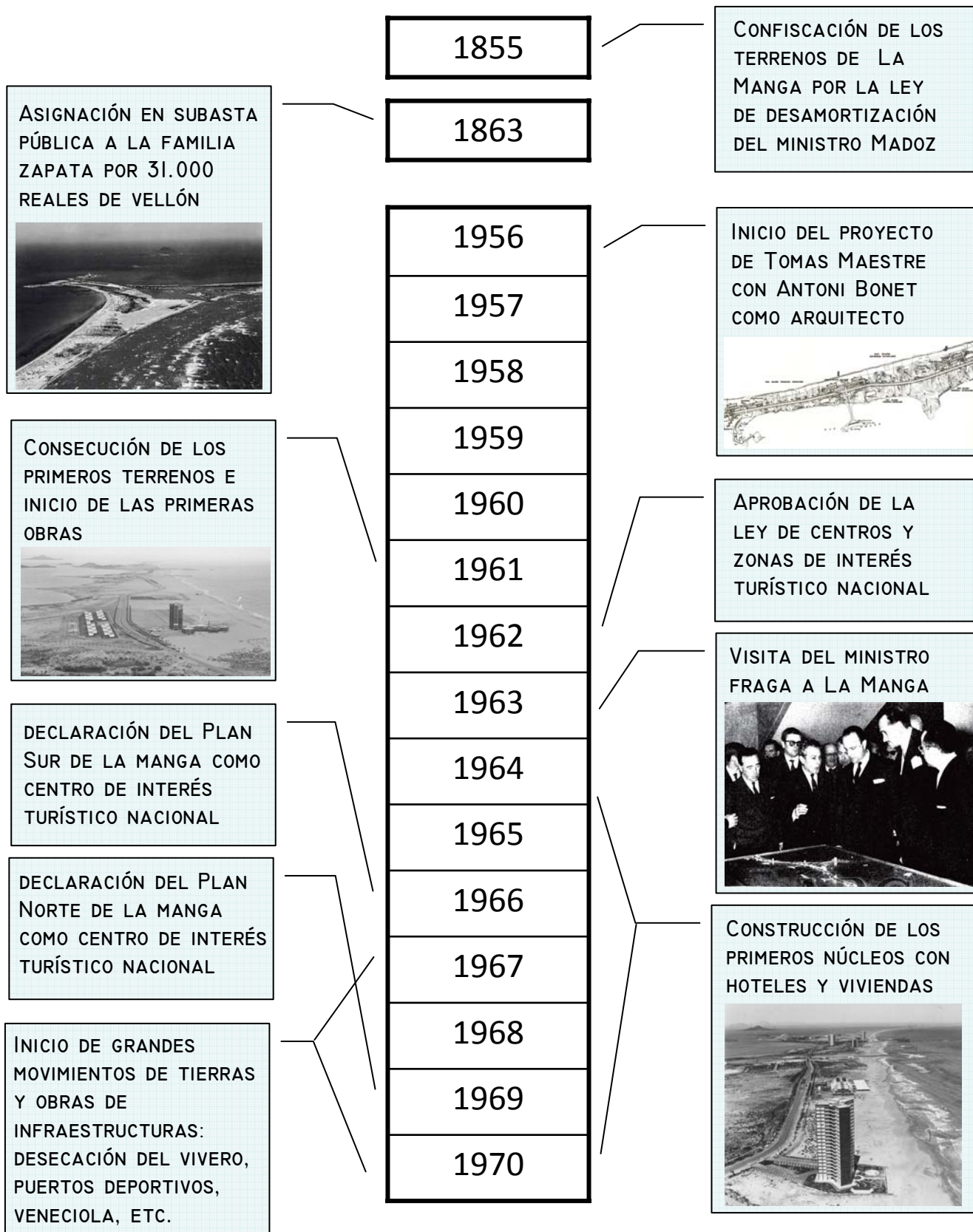
ESCALA 1:5000

- |                             |   |  |
|-----------------------------|---|--|
| PERIODO<br>PRE-ESPECULATIVO | } | años 50: antiguo poblado pesquero Cabo de Palos (casas I-II alturas)                 |
|                             |   | años 60: inicio de La Manga (primeros núcleos Plan Bonet)                            |
|                             |   | años 70: Grandes infraestructuras e inicio proceso especulativo                      |
| PERIODO<br>ESPECULATIVO     | } | años 80: consolidación proceso especulativo (saturación trama 2ª residencia)         |
|                             |   | años 90: declive proceso especulativo (colmatación plan sur y ralentización norte)   |
|                             |   | años 2000: estacamiento del proceso urbano (sin actividad en sur y puntual en norte) |

0 m    500 m    1000 m    1500 m    2000 m    2500 m

***Anejo nº 9. Resumen cronológico del desarrollo del proceso urbanístico de La Manga. Hechos relevantes.***

# SECUENCIACIÓN CRONOLÓGICA DE LOS HECHOS RELEVANTES ACONTECIDOS EN LA MANGA Y CITADOS EN LA TESIS



CONSTRUCCIÓN DE LOS PRIMEROS CASINOS, PLANIFICACIÓN DE UN AEROPUERTO, ABANDONO DE LA IDEA DE LAS ISLAS FLOTANTES



INICIO DE LAS OBRAS DE PUERTO MENOR Y DISEÑO DE PUERTO MAYOR



APARICIÓN DE UN TEJIDO PROMOTOR INMOBILIARIO LOCAL SURGIDO DE LA SUSPENSIÓN DE PAGOS ENCUBIERTA DE MAESTRE

INICIO DE LA DERIVA URBANÍSTICA ESPECULATIVA

SUSPENSIÓN POR PARTE DEL MOPU DE LAS NUEVAS NNSS DE SAN JAVIER AL NO REGULAR LAS PARTE DE LA MANGA

APARICIÓN DE LAS PRIMERAS DENUNCIAS RELACIONADAS CON EL PROCESO URBANIZADOR DE LA MANGA DE GRUPOS ECOLOGISTAS Y COFRADÍAS PESCADORAS



|      |
|------|
| 1971 |
| 1972 |
| 1973 |
| 1974 |
| 1975 |
| 1976 |
| 1977 |
| 1978 |
| 1979 |
| 1980 |
| 1981 |
| 1982 |
| 1983 |
| 1984 |
| 1985 |

CONSOLIDACIÓN DE LA MANGA COMO DESTINO DEL TURISMO INTERNACIONAL Y DE ALTA SOCIEDAD



PRIMERA CRISIS DEL PETRÓLEO

DEROGACIÓN DE LA LEY DE CENTROS DE 1962

INICIO DE PROBLEMAS DE FINANCIACIÓN DE LAS SOCIEDADES QUE GESTIONAN LA MANGA SUPUESTOS PAGOS DE MAESTRE EN TIERRAS A PEQUEÑOS CONTRATISTAS

FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS DE PUERTO MENOR Y VENECIOLA. ESTANCAMIENTO DE PUERTO MAYOR.



SEGUNDA CRISIS DEL PETRÓLEO

INICIO DE LA IMPLÍCITA TRANSFERENCIA CONSTITUCIONAL DE COMPETENCIAS EN MATERIA DE URBANISMO DEL ESTADO A CCAA Y AYUNTAMIENTOS

INTERVENCIÓN DE LA CARM REVOCANDO CON CARÁCTER RETROACTIVO 2240 LICENCIAS URBANÍSTICAS DE LA MANGA Y SUSPENDIENDO SUS NNSS.



PULSO POLÍTICO Y JURÍDICO ENTRE LA CONSEJERÍA DE OBRAS PUBLICAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y LOBBY PROMOTOR Y AYUNTAMIENTOS



DENUNCIAS DE CONSUMIDORES Y USUARIOS DEL MODELO TURÍSTICO CREADO EN LA MANGA. HUIDA DE LOS PRINCIPALES TOUR OPERADORES.



CONTROVERSIA REGIONAL URBANÍSTICA POR LA ACTUACIÓN EN VENECIOLA

ESTUDIO DE LA CARM DEL TÚNEL NORTE PARA CONECTAR LA MANGA BAJO EL PARQUE REGIONAL DE LAS SALINAS

|      |
|------|
| 1986 |
| 1987 |
| 1988 |
| 1989 |
| 1990 |
| 1991 |
| 1992 |
| 1993 |
| 1994 |
| 1995 |
| 1996 |
| 1997 |
| 1998 |
| ...  |
| 2004 |
| ...  |
| 2007 |
| ...  |
| 2012 |


APROBACIÓN DE LA LEY NACIONAL DE COSTAS

DIMISIÓN DEL CONSEJERO DE OBRAS PUBLICAS Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO



FALLO DE LOS TRIBUNALES A FAVOR DE LOS PROMOTORES RECONOCIÉNDOLES LOS APROVECHAMIENTOS EXISTENTES Y FORZANDO A LA CARM A BUSCAR UNA SOLUCIÓN NEGOCIADA

CONSOLIDACIÓN DE LA CAÓTICA DERIVA URBANÍSTICA DE LA MANGA Y MUTACIÓN DEL MODELO TURÍSTICO. APARICIÓN DE LAS PRIMERAS TENSIONES SEGREGACIONISTAS



CONTROVERSIA POLÍTICO-JURÍDICA POR PUERTO MAYOR. RECURSO DEL MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE Y PARALIZACIÓN DE LAS OBRAS POR PARTE DEL TRIBUNAL SUPREMO.