



El litoral como espacio productivo. El caso de Cartagena.

Autores y e-mail de la persona de contacto:

Raquel Rodríguez Alonso y Agustín Hernández Aja (raquel.rodriguez@upm.es)

Departamento: Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio

Universidad: Universidad Politécnica de Madrid

Área Temática: *Economía de las ciudades y ordenación del territorio*

Resumen: (máximo 300 palabras)

El litoral ha constituido a lo largo de la historia una importante fuente de recursos económicos además de un área estratégica para la defensa del territorio. Durante el siglo XIX, en paralelo al proceso de industrialización y sin perder su valor defensivo, el litoral resurge como fuente de recursos económicos y productivos con un alto grado de accesibilidad vinculado al transporte marítimo, y como elemento de ocio y disfrute personal (baños de mar y deportes náuticos). Estas transformaciones económicas y sociales van a provocar un cambio significativo en la relación entre el hombre y la costa respaldado por la transformación del marco normativo: el valor estratégico de la costa dará lugar desde el origen del derecho civil moderno, a la recuperación del concepto de Dominio Público Marítimo Terrestre, así como a la regulación de usos y limitaciones a la propiedad litoral. Desde la triple perspectiva del litoral como sistema físico natural, económico cultural y administrativo y legal, el principal objetivo de la presente comunicación será señalar las pautas en el proceso de transformación del litoral consecuencia de la evolución en la forma de producción del espacio, de área defensiva a recurso productivo, y desde mediados del siglo XIX hasta el día de hoy en la costa de Cartagena. Además de la antigüedad en el origen del desarrollo de algunas de las principales actividades económicas vinculadas al litoral (industria pesquera y del salazón, extracción minera y actividad comercial y defensiva con base en el Puerto de Cartagena), destacan algunos hechos significativos que ponen de manifiesto el interés de este tramo de costa como laboratorio de operaciones en el diseño de modelos de explotación del litoral: Bahía de Portmán, Valle de las Escombreras, CITN de la Manga del Mar Menor y San Ginés, Campo de Cartagena, etc.

Palabras Clave: *litoral, ordenación del territorio, Cartagena*

Clasificación JEL: R Economía urbana, rural y regional, R11. Actividad económica regional: crecimiento, desarrollo y cambios

1. El litoral como sistema

Es imposible entender, definir o actuar en el litoral sin tener en cuenta al menos tres puntos de vista y las relaciones e interacciones entre ellos: los procesos físicos del sistema litoral, la complejidad jurídica y competencial que determina el tipo y ámbito de la actuación, y la utilización de la costa como un recurso económico, productivo y cultural. En palabras de José Manuel Barragán, *dicha relación se esquematiza de la siguiente manera: los recursos naturales constituyen la base del sistema productivo, mientras que el aparato jurídico y administrativo establece las relaciones entre aquellos y éste*¹.

El litoral ha constituido a lo largo de la historia una importante fuente de recursos económicos además de un punto estratégico para la defensa del territorio. Actividades como el transporte, el comercio, la pesca o la industria de la sal han propiciado la formación de poblaciones y ciudades al borde del mar. El desarrollo económico iniciado a mediados del XIX y consolidado hacia 1970 ha incrementado significativamente la presión sobre un sistema vivo y frágil, considerándose como las actividades con mayor desarrollo el turismo vinculado al producto sol y playa (el 75% del alojamiento reglado español está ubicado en la costa mediterránea), la industria de la energía ligada al aprovisionamiento de gas y petróleo por mar, y el transporte marítimo².

El Sistema Económico, Productivo y Cultural es la causa fundamental de su transformación. Durante el siglo XIX y, en paralelo al proceso de industrialización que se desarrolla en Europa, el valor estratégico militar del litoral va en disminución, resurgiendo nuevos valores vinculados a sus características naturales y de oportunidad. Sin perder del todo su valor defensivo, el litoral resurge como fuente de recursos económicos y productivos y como elemento de ocio y disfrute personal. Entre 1860 y 2011 la población española se ha triplicado, mientras que en el arco mediterráneo se ha multiplicado por 4 considerando el total provincial y por 6 los municipios costeros (Figura 1). Desde ese momento, las transformaciones económicas y sociales van a

¹ Barragán Muñoz, JM. (2004). Pag 18-19

² *Gestión Integrada de las Zonas Costeras en España*. Informe de España en cumplimiento de los requerimientos del capítulo VI de la Recomendación del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de Mayo de 2002 sobre la aplicación de la gestión integrada de las zonas costeras en Europa. Ministerio de Medio Ambiente. Pag 11

provocar un cambio significativo en la relación entre el hombre y la costa que dará paso a la construcción del espacio litoral actual.

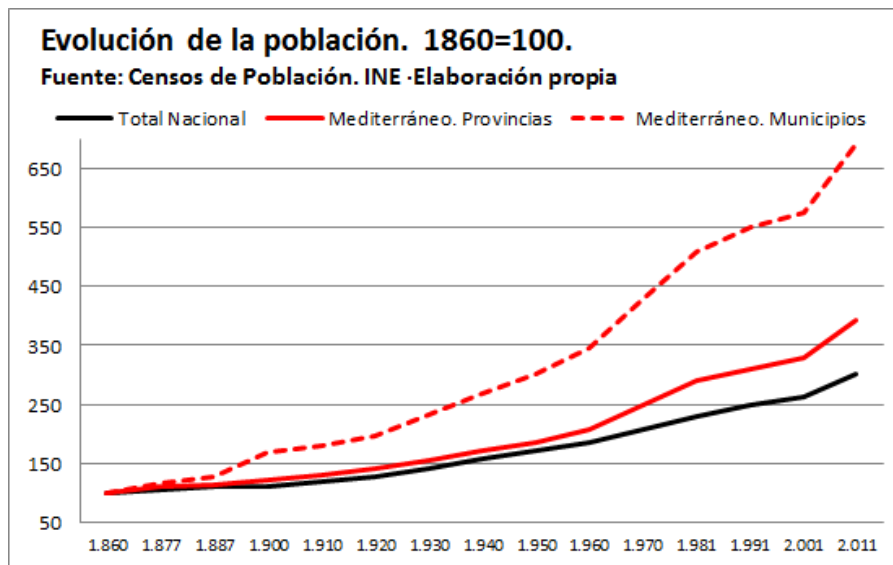


Figura 1. Evolución de la población en España y el arco mediterráneo (provincias y municipios litorales). 1860-2011 (1860=100). Fuente: Censos de población. INE. Elaboración propia.

Dentro del Mediterráneo español, Cartagena se caracteriza por la antigüedad en el origen del desarrollo de algunas de las principales actividades económicas vinculadas al litoral, como la industria pesquera y del salazón³, la extracción minera⁴ o la actividad comercial y defensiva⁵ con base en el Puerto de Cartagena⁶. Algunos hechos significativos acaecidos entre mediados del XIX y la actualidad ponen de manifiesto el interés de este tramo de costa como laboratorio de operaciones en el diseño de modelos de explotación del litoral: la explotación minera, ya abandonada y localizada a lo largo de la Sierra de Cartagena que resurge a mediados del XIX y se mantiene a pesar de los

³ Desde su creación en el año 229 antes de Cristo, el territorio de Cartagena estuvo vinculado a la explotación de los múltiples recursos litorales como la industria pesquera, destacando las almadrabas de La Azohía, y del salazón, de la que todavía quedan algunos ejemplos como las Salinas de Lo Poyo, las Salinas de Marchamalo o las Salinas de Calblanque.

⁴ La extracción minera localizada en la Sierra de Cartagena y en el Término Municipal de la Unión tiene su origen en la época romana.

⁵ En la época romana el puerto de Cartagena fue base de la flota en las campañas contra el norte de África. La costa se consolida como territorio estratégico defensivo en el siglo XVI, debido a la aparición de piratas berberiscos. Posteriormente, en el Siglo XVIII, Carlos III completa el sistema defensivo del puerto (1766) con la construcción de la Muralla del Mar, un nuevo cuartel para el Rey, el Parque de la Artillería y finaliza en Arsenal en 1782.

⁶ Blázquez Martínez, José María. Salazones, minerales e incluso alcachofas eran exportadas a través del puerto de Cartagena que destacaba por su importante actividad mercantil con todo el Mediterráneo

altibajos hasta 1991; la explotación energética, con base en el Valle de Escombreras y dentro del ámbito del puerto; y el turismo de masas localizado mayoritariamente en La Manga del Mar Menor y en la bahía de Mazarrón.

La explotación del litoral como recurso económico ha llegado a poner en juego el propio equilibrio del sistema físico y natural, con la consecuente afección sobre las actividades económicas y los usos que en él se desarrollan. La costa actúa como defensa del territorio situado tierra adentro absorbiendo y disipando la energía del sistema marino, siendo fundamental para ello su regeneración morfo-sedimentaria, de la que forman parte los procesos de acumulación en las playas, el desgaste de los acantilados, las corrientes y oleajes, y los temporales⁷. Sin embargo, muchas de las actuaciones desarrolladas no han tenido en cuenta este proceso⁸:

- El desarrollo urbano en el litoral provoca un cambio drástico y un fuerte obstáculo en las condiciones naturales de esorrentía, intercambio, vegetación, viento, etc. Con excepción del núcleo principal, Cartagena y los barrios extramuros de Santa Lucía y La Concepción, el litoral estaba prácticamente deshabitado⁹ hasta principios del siglo XX, momento en el que se desarrollan las primeras colonias de veraneantes en Cabo de Palos, Los Nietos y Los Urrutias, al pie del Mar Menor. El gran proceso de urbanización del litoral se produce durante los años 60 y 70 en adelante, con la declaración de Centros de Interés turístico Nacional y los desarrollos posteriores.
- Los establecimientos industriales petroleros, las centrales nucleares y termoeléctricas, situadas en la costa en busca de agua barata para la refrigeración y de la facilidad de transporte por mar, provocan la contaminación térmica del agua y de la atmósfera, así como el incremento en el nivel de salinización del agua, con el consecuente efecto negativo sobre los ecosistemas costeros. La refinería de petróleo se sitúa en el Valle de Escombreras, cuyo topónimo surge

⁷ Barragán Muñoz, JM (2011) pag 698

⁸ Roselló Verger, Viçenç M, (1988) pag 17

⁹ A principios del siglo XIX, toda la costa murciana estaba muy poco poblada, existiendo sólo tres núcleos urbanos: Cartagena, Mazarrón y Águilas. Capel, Horacio (2004). A principios del XX existen algunas pequeñas colonias de pescadores, como la Barra en el cabo de Palos o La Azohía e Isla Plana en la Bahía de Mazarrón.

por la cantidad de “escombro” (aleche) que existía en los alrededores de la isla en época romana¹⁰. Hasta la instalación del Centro metalúrgico Beliberg durante la expansión minera, las actividades estaban vinculadas a la pesca del atún (Almadrabas) y a la ganadería concentrada en la Dehesa mayor que dejó de pertenecer al Ayuntamiento en la desamortización.

- El bombeo y extracción intensiva de aguas subterráneas ha provocado el desequilibrio hidrostático y la salinización de los acuíferos en las inmediaciones de la costa. El problema de la escasez de agua será recurrente en el Mediterráneo, especialmente en el sur de Alicante y Murcia. La aplicación de la máquina de vapor para la captación de aguas subterráneas permitirá el incremento y transformación de los cultivos de regadío. Tras el trasvase, el 12% del aporte de la cuenca sigue proviniendo de aguas subterráneas¹¹ y su la sobreexplotación se estima en 250 hm³ al año¹².
- Tras su desecación, los humedales y las marismas se han utilizado para la explotación agrícola pero también para la construcción de marinas deportivas o para la ubicación de grandes aeropuertos, zonas industriales o urbanas, como en el caso de Cartagena. Las epidemias de paludismo, tuberculosis, cólera y fiebre amarilla, eran frecuentes y se agudizaron entre 1798 y 1841. A finales del XIX se decidió desecar los pantanos del Almarjal, aprovechando los terrenos resultantes para plantear el ensanche de la ciudad.
- La construcción de infraestructuras sobre la costa, puertos, carreteras, paseos marítimos, etc, se ha realizado sin tener en cuenta la dinámica morfo-sedimentaria del sistema litoral, afectando a la dirección del oleaje, interrumpiendo la conexión entre playas, dunas, y humedales, e implicando muchas veces la destrucción de los ecosistemas marinos. Debido al proceso de urbanización, así como a la construcción de puertos deportivos a lo largo de la Manga, el proceso de recirculación de aguas entre el Mar Menor y el Mediterráneo se ha visto muy afectado, poniendo en riesgo el ecosistema

¹⁰ Casal Martínez, Federico (1933); Madoz, Pascual (1846-1850) pag 78

¹¹ Morales Gil, Alfredo (2005) pag 75

¹² Melgarejo Moreno, Joaquín (2003)

existente en la laguna interior, único en el Mediterráneo.

- Los constantes vertidos urbanos, pero también industriales afectan sistemáticamente a la calidad de las aguas, muchas de ellas en riesgo de eutrofización, y al equilibrio de los ecosistemas marinos. El problema más grave del litoral estudiado se sitúa en la Bahía de Portmán, en la que se acumulan toneladas de inertes provenientes de la minería altamente.

El sistema administrativo y legal tiene como objeto regular las actuaciones y agentes que intervienen en la construcción del litoral. Como creación socio política, es reflejo, en cada momento histórico, de los hábitos, prioridades y objetivos sobre el territorio, siendo parte fundamental en la construcción del espacio social litoral y en la destrucción del sistema ecológico.

2. Usos y actividades en el litoral de Cartagena.

Los municipios de Cartagena y La Unión¹³ abarcan el tramo de costa situado entre la Rambla de Valdelentisco, en el límite con Mazarrón, y la Rambla del Albuñón, situada al norte del término municipal de Cartagena. Con una superficie de 582.87 km², contaba a 1 de enero de 2012 con 216.655 habitantes. De los 15 municipios mayores de 100.000 habitantes existentes en el Mediterráneo en 2011, Cartagena ocupaba la 7 posición.

La singularidad del litoral de Cartagena viene determinada no sólo por la variedad de usos sino por sus propias características geomorfológicas. La mayor parte de su frente costero está compuesto por altos acantilados, que se desarrollan entre el Cabo de Palos y la Punta de la Azohía, destacando el Monte de las Cenizas, el cabezo Roldán, la Sierra de La Fausilla o La Sierra de la Muela, y al pie de los cuales se localizan pequeñas playas, y dos importantes bahías. En el centro del frente acantilado se sitúan la Bahía de Cartagena, puerto natural que ha permitido la pervivencia del núcleo urbano desde los cartagineses (227 a.c.); y la Bahía de Portmán, deshabitada hasta el despegue de la industria minera. Al este se encuentra uno de los elementos más singulares del litoral

¹³ El término municipal de La Unión se segrega de Cartagena el 31 de diciembre de 1859. Cuenta con una superficie muy similar a la de algunas de las diputaciones de Cartagena y queda totalmente integrado dentro de su territorio, por lo que se entiende que es imprescindible incluirlo dentro del análisis. Cartagena incluye el 96% de la superficie y 92% de la población.

mediterráneo, el Mar Menor, cuyo frente interior costero está ocupado por la gran llanura agrícola del Campo de Cartagena. (Figura 2)

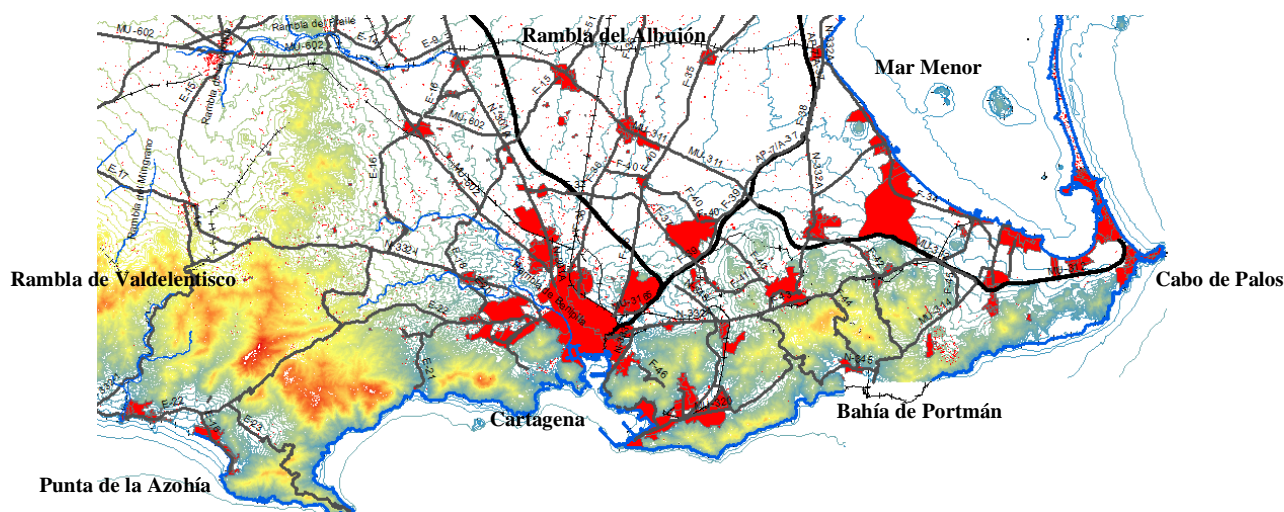


Figura 2. Ámbito de análisis. Elementos básicos de la estructura territorial.

La estructura urbana, al menos desde 1721¹⁴, está formada por una tupida red de pequeños núcleos que ocupan la zona interior y más llana del término y quedan conectados por una intensa red viaria. Dentro de este esquema radio concéntrico domina el núcleo principal, Cartagena, punto en el que mueren los principales viarios e infraestructuras presentes en el ámbito.

La diversidad geomorfológica de la costa ha permitido la ocupación del territorio por usos y actividades muy diversas, aunque todas ellas vinculadas al litoral. La capacidad de abrigo natural del puerto de Cartagena¹⁵ está en el origen de su explotación como base militar desde el siglo XVI, y como centro logístico de transportes vinculados a la industria minero metalúrgica y a la agricultura desde el XIX. En la Figura 3 se localizan las principales actividades en Cartagena a día de hoy. La mayor parte de los usos militares se concentran entre el Portús y el Arsenal, al oeste del núcleo principal, y al borde del Mar Menor entre la Urbanización Bahía Bella y la Playa de Punta Brava¹⁶; el

¹⁴ Mapa del campo de Cartagena y parte del de Murcia, con demostración del curso y terreno por donde se ha de dirigir el agua en dos acequias reales, de las que se han de ramificar otras muchas particulares para difundir el riego que se les puede dar a las tierras que comprenden, de los ríos Castril y Guadardahal. Archivo general de Simancas. Disponible en http://archivoweb.carm.es/archivoGeneral/arg.muestra_detalle?pref_id=2295527.

¹⁵ En palabras de Doria (1468-1560), hay tres puertos seguros, Cartagena, Junio y Julio. Braudel, Ferdinand (1985) pag 62; Madoz, Pascual (1846-1850) pag 78

¹⁶ Plano IT-10 del Plan General de Ordenación Urbana de Cartagena. 2012.

uso agrícola se localiza en la planicie situada al norte del municipio¹⁷, existiendo áreas importantes de cultivos intensivos en invernadero en la desembocadura de las ramblas ubicadas en la Bahía de Mazarrón; el uso industrial se concentra en tres grandes polos, el Valle de Escombreras, el eje Los Camachos-Cartagena, entre la CT-32, la AP-7, la A-30 y la F35, y el área de General Electric, al pie de la RM602 y en el límite con Fuente Álamo¹⁸. En cuanto al uso minero hay que distinguir dos situaciones muy distintas, la de las escasas concesiones en activo¹⁹, localizadas en el entorno de la Sierra de la Muela y en la Sierra Gorda, al norte de Escombreras, y la delimitación del Bien de Interés Cultural de la Sierra Minera de Cartagena y La Unión que agrupa los lugares más representativos desde el punto de vista geológico, minero, cultural y natural²⁰.

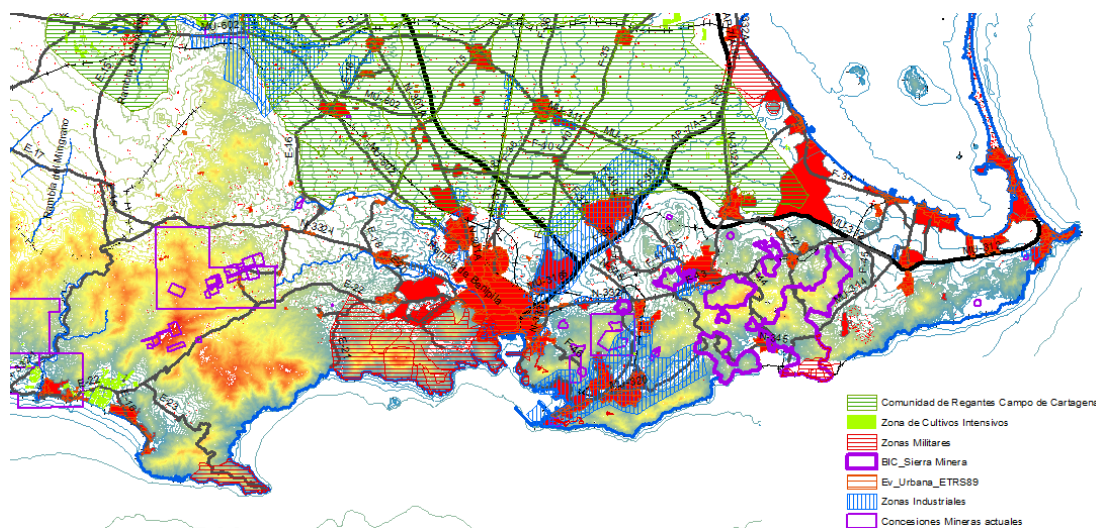


Figura 3. Distribución de los principales usos en Cartagena a día de hoy. Fuente: Ver notas 16 a 20.

3. Delimitación del ámbito litoral

La aprobación en 1988 de la Ley de Costas, recientemente modificada²¹, recoge la

¹⁷ Ámbito que comprende la Comunidad de Regantes del Campo de Cartagena

¹⁸ Propuesta de Complejos de Actividades Económicas, Dotacionales e Industrial señaladas en las Directrices y Plan de Ordenación Territorial del Suelo Industrial de la Región de Murcia para la zona II-Campo de Cartagena-Mar Menor. Plano II.2.ii

¹⁹ Catastro Minero. <http://geoportal.mityc.es/CatastroMinero/BusquedaAvanzada.do>

²⁰ Resolución de 5 de noviembre de 2012 de la Dirección General de Bienes Culturales, por la que se incoo procedimiento de declaración de bien de interés cultural, con categoría de sitio histórico, a favor de la Sierra Minera de Cartagena y La Unión (Murcia). BORM nº 262 del 12 de Noviembre de 2012.

²¹ Ley 2/2013, de 29 de mayo. BOE nº 129 de 30/05/2013. Las modificaciones introducidas supondrán una merma significativa en la protección de la costa, pero en la mayoría de las propuestas habrá que esperar al desarrollo reglamentario para evaluar la dimensión real de su implicación.

noción de dominio público marítimo terrestre como lugar estratégico en materia de defensa, concentración de población y fuente de riqueza económica, pero también introduce nuevos conceptos que refuerzan la necesidad de deslindar el DPMT²² y ampliar las servidumbres vigentes: recuperar el uso público del litoral permitiendo su disfrute por parte de toda la población; velar por la seguridad física de los habitantes que residen y disfrutan del litoral (acantilados inestables o inundaciones por lluvias torrenciales y temporales); y proteger un ámbito con especial valor ambiental que soporta una presión humana excesiva derivada de su explotación económica. Sin embargo, a pesar de sentar las bases para reconducir el tratamiento y las intervenciones sobre el litoral, no ha sido suficiente para garantizar los objetivos que señalaba. Uno de los problemas es la delimitación del ámbito litoral. Partiendo del marco jurídico en vigor, la costa quedaría reducida tierra adentro a 500 metros medidos desde el deslinde de la Línea interior de Ribera del Mar (LRM). Interpretando el litoral desde el punto de vista de su funcionamiento como elemento físico, la delimitación debería aumentarse hasta hablar de sistema litoral o unidad fisiográfica, compuesta por los sumideros y fuentes de sedimentos y material necesarios que aseguran su estabilidad²³. El espacio litoral estaría formado también por las cuencas de los cauces fluviales, ampliando la delimitación tierra adentro hasta la cuenca hidrográfica. La regulación actual ha permitido el desarrollo de políticas como las concesiones para extracción de áridos aguas arriba dentro de los ríos que alimentan las playas del litoral o la construcción de embalses situados a menos de 100 kilómetros de la costa²⁴, interrumpiendo el funcionamiento de acumulación de áridos que alimenta al sistema litoral. La construcción de infraestructuras de comunicación o el desarrollo urbanístico dentro y fuera de la zona de influencia se ha llevado a cabo con independencia de la capacidad de carga del sistema litoral. En este sentido, uno de los problemas que se suele achacar a la vigente ley es que está *pensada especialmente para la gestión del DPMT, no del área*

²² Exposición de motivos de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas.

²³ De la Peña Olivas, José Manuel. ¿Qué es erosión costera? Pag 8. Esta visión es refrendada por la Directiva Marco del Agua de octubre de 2000 que señala como delimitación para la gestión de la calidad de las aguas la Cuenca Hidrográfica. Demarcación hidrográfica: la zona marina y terrestre compuesta por una o varias cuencas hidrográficas vecinas y las aguas subterráneas y costeras asociadas, designada como principal unidad a efectos de la gestión de las cuencas hidrográficas.

²⁴ Barragán Muñoz, JM (2011) pag 707

*litoral en sentido amplio*²⁵.

A la dificultad para delimitar el espacio a ordenar y gestionar hay que añadirle el reparto competencial sobre la franja litoral. La Sentencia del Tribunal Constitucional de 4 de Julio de 1991 sienta las bases para la regulación de competencias dentro del espacio litoral limitando tanto el ámbito de actuación como el tipo de intervenciones a acometer. De este modo, la gestión estatal queda reducida al DPMT y, en algunos casos justificados, a la servidumbre de tránsito, reconociendo la soberanía de las Comunidades Autónomas y Ayuntamientos en las zonas de servidumbre e influencia, con plenas competencias en materia de urbanismo y ordenación del territorio, lo que ha provocado formas de hacer encontradas dentro de un mismo territorio continuo.

Dentro de este contexto, la delimitación del ámbito litoral es un elemento determinante para su regulación, ordenación o gestión. El primer documento que ordena el espacio litoral español es el Plan Indicativo de Usos del Dominio Público Litoral, redactado durante los años 70²⁶. Dicho documento reduce tanto el análisis como las propuestas al dominio público litoral dentro del cual se proponen una serie de usos indicativos, en previsión de las necesidades más relevantes y de los usos futuros más adecuados.

El debate sobre la necesidad de delimitar el espacio litoral se reabre durante los años 80²⁷. Muestra de ello es la metodología propuesta por el CEOTMA, en donde se señalan como criterios mínimos: geomorfología y dinámica litoral, clima y ecología dentro de los criterios físicos; demografía, aspectos económicos y actividades costeras como aspectos humanos; y transportes y comunicaciones y aspectos sociopolíticos como aspectos de integración territorial. La medida y ponderación de dichas variables en una malla de puntos localizados en el territorio permitiría la delimitación física del ámbito litoral. La definición incluida en los trabajos del ITUR (1987), que sirve de base para el desarrollo de este trabajo, distingue tres grandes bandas, Costa, Litoral y Área de influencia litoral, en función de sus características biológicas, de la posible delimitación administrativa y de la preferente localización de usos y actividades en relación a la costa (Tabla 1). Así, la Costa es entendida como la zona de contacto tierra-mar; el litoral es la

²⁵ Barragán Muñoz, JM (2003) pp139

²⁶ El PIDU se desarrolla por áreas geográficas. El que afecta a la costa de Murcia está fechado en Julio de 1977.

²⁷ Barragán (2004) pag25; Trapero, Juan Jesús (1990)

franja de interacción de los sistemas marítimos y terrestres con características y actividades específicas; y la zona de influencia litoral es un amplia franja donde se deja sentir la influencia de algunas actividades del litoral o donde algunas actividades pueden incidir sobre éste (vertidos urbanos e industriales, infraestructuras de transporte, isócronas de 30 minutos...). El municipio de Cartagena coincidiría aproximadamente con la zona litoral, estando su profundidad comprendida entre los 12 y los 15 kilómetros desde la costa. Del mismo modo, podría interpretarse que el litoral es también la delimitación utilizada en la mayoría de los instrumentos para la ordenación del litoral aprobados o redactados en las distintas comunidades autónomas que ajustan el ámbito al límite de los términos municipales con contacto directo con el mar o el DPMT.

		Costa	Litoral	Zona de Influencia Litoral
Amplitud	Tierra	Algunas decenas de metros	variable \leq 12 km de la costa	40 km
	Mar		20 millas máximo (límite de la plataforma continental)	Hasta las 200 millas náuticas
Delimitación biológica	Tierra	Zona intermareal	Zona supralitoral y ecosistemas terrestres	Ídem que el litoral
	Mar		Zona intermareal y náutica (sistemas pelágicos y bentónicos)	Zona intermareal náutica y parte de la oceánica
Delimitación administrativa	Tierra	ZMT	Términos municipales costeros y otros muy interconectados	Comarcas litorales
	Mar		ZMT + plataforma continental	Zona económica exclusiva 200 millas incluyendo el mar territorial
Urbanización litoral y población Turismo		Turismo de playa	Urbanización de 1º y 2º residencia	Urbanización de 1º residencia
Industria		Puertos, Astilleros y náutica	Factorías y complejos industriales Equipamientos costeros	Instalaciones industriales
Pesca, acuicultura y otras actividades extractivas		Pesca deportiva Cultivos acuícolas	Agricultura litoral Áreas forestales	Agricultura mixta o continental Bosques, montes, ganadería
Infraestructuras de transporte		Instalaciones militares	Infraestructuras viarias Aeropuerto	Infraestructuras viarias Servicios diversos

Tabla 1. Definición del ámbito litoral. Fuente ITUR, 1987.

4. Transformaciones en el litoral de Cartagena

Tres elementos han caracterizado el desarrollo económico de Cartagena y La Unión: los importantes altibajos económicos vinculados al abandono o declive de la actividad motor, y a las revueltas políticas y sociales (Cantón o Guerra Civil); su situación periférica dentro de la península ibérica y, por tanto, su alta dependencia de las

infraestructuras; y la escasez de agua en una región con un régimen pluviométrico muy bajo, y amenazada por la gota fría.

4.1. Los inicios de la transformación. El litoral defensivo

Tanto el puerto como la ciudad de Cartagena fueron un punto estratégico defensivo y militar dentro de la costa española, especialmente a partir de la aprobación de la Real Orden de 5 de diciembre de 1726 por la que se crean los Departamentos Marítimos del Norte, Mediodía y Levante. (El Ferrol, Cádiz y Cartagena) que obliga a la construcción de un Arsenal y un Astillero en cada capitania. El arsenal se construye sobre el Mar de Mandarache, superficie de agua donde entraban las galeras a invernar y fondear, y también en parte sobre el Almarjal, terrenos pantanosos consecuencia de la sedimentación de los derrubios de las ramblas de Santa Florentina y Benipila. Para su construcción se draga la bahía y se desvían las ramblas hacia las Algamecas.²⁸

El establecimiento y construcción del arsenal suponen un importante desarrollo económico para la ciudad y, consecuentemente, un incremento importante en la demanda de usos de suelo. A finales del siglo XVIII, el recinto amurallado mide 40.481 hectáreas, duplicando la superficie existente en el siglo XVI, y cuenta con una densidad de 323.65 hab/ha²⁹. Además, se crea el barrio extramuros de la Concepción y se repuebla el Barrio de Santa Lucía, de origen romano pero abandonado por su exposición a los piratas³⁰.

Aunque el centro de operaciones estaba situado en Cartagena, el sistema defensivo se extendía a lo largo de toda la costa y su origen era mucho más antiguo. Su objetivo era vigilar y avisar sobre los posibles avistamientos de naves moras y berberiscas con intención de atacar o desembarcar en la costa. Estaba compuesto por cuatro tipos de torres, las atalayas o estancias, las almenaras o torres de correspondencia, las torres vigías de defensa, situadas en la costa, y las torres defensivas postlitorales, de propiedad privada y que constituían además de un puesto de vigilancia, el lugar de refugio para los habitantes del entorno³¹. En 1765, el sistema de torres se extendía dentro de la costa de

²⁸ Andrés Sarasa, José Luís. (1989) pag 8

²⁹ Ibidem pag 7

³⁰ Casal Martínez, Federico (1933).

³¹ Rubio Paredes, José María (2000) p.20

Cartagena desde la Torre del Pinatar en el extremo norte de la Maga del Mar Menor, hasta la Torre de Santa Elena en la Azohía (ver Figura 4). En su descripción ortográfica de la costa del Reino de Murcia de 1765, el ingeniero militar Manuel Caballero³² describe el estado de conservación y la utilidad de cada uno de estos elementos, concluyendo que la costa de la región está indefensa. A pesar de los Tratados de paz y comercio firmados con Marruecos (1767), Turquía (1782) y Túnez (1791), se tenían noticias de desembarcos de moros en Portmán y de operaciones de contrabando³³.

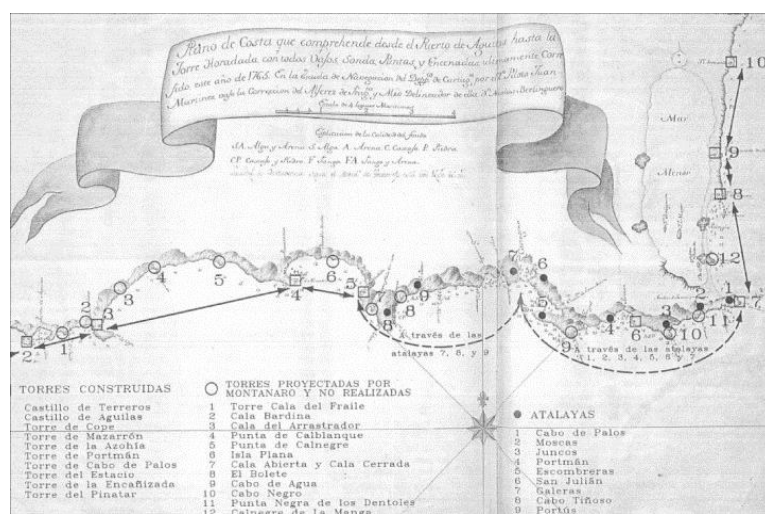


Figura 4. Las torres defensivas a lo largo de la Costa de Cartagena. 1765. Fuente: Centro Histórico Fotográfico de la Región de Murcia (CEHIFORM). Disponible en http://www.regmurcia.com/servlet/s.SI?sit=c,373&r=ReP-26195-DETALLE_REPORTAJESPADRE

La Real Orden de 31 de agosto de 1825 reduce los Departamentos Marítimos a Cádiz, quedando Ferrol y Cartagena como simples apostaderos. Esto, unido a las frecuentes epidemias de paludismo, tuberculosis, cólera y fiebre amarilla, favorecidas la presencia del Almarjal, supone que durante el primer tercio del XIX, Cartagena está sumida en la decadencia económica y urbana³⁴.

Mientras que el Arsenal sigue teniendo un importante papel durante el siglo XX, el sistema de torres defensivas se va abandonando. Los avances técnicos militares hacen sustituir las torres por baterías, que quedan en desuso también con la aparición de los

³² Capel, Horacio (2004)

³³ Ibidem

³⁴ Andrés Sarasa, José Luís. (1989) pag 10, Madoz, Pascual (1846-1850) pag 78

vickers, cuyo alcance ronda los 35-40 kilómetros. Sin embargo, a día de hoy el uso militar sigue teniendo una importante presencia dentro de Cartagena, además de haber condicionado en gran medida la conservación de algunos de sus tramos litorales. En este sentido cabe destacar que algunos de los espacios actualmente protegidos a través de la Red Natura 2000 eran terrenos adscritos a Defensa, como las baterías de Cala Cortina, Posición X, La Chapa, Cabo Tiñoso y Aguilones y Conejos que fueron adquiridas por el Ministerio de Medio Ambiente para su incorporación al DPMT³⁵ entre 2006 y 2008.

4.2. El Litoral minero

A mediados del siglo XIX el sector de la minería y la fundición toman el relevo del uso militar como impulsor de la economía local. La liberalización de la explotación de la galena de Gádor en 1821, y el descubrimiento del filón Jaroso en la Sierra Almagrera en 1839 fomentaron la implantación de las primeras fundiciones en la provincia de Almería y Murcia, cuyo objeto primero era beneficiar los plomos de Almagrera y copelar la plata que contenían, y que, una vez instaladas se usaron para tratar los escoriales del tiempo de los fenicios, púnicos y romanos³⁶. En 1859, año en el que se aprueba la modificación de la Ley de minas que liberaliza el tamaño de las concesiones, la Sierra Minera está ya copada³⁷, estructura que se mantiene hasta entrado el siglo XX (Figura 5). Entre 1849 y 1868, la exportación del plomo llega a suponer el 8.41% del valor total del comercio exterior gracias a las minas de Cartagena y Almagrera, ascendiendo hasta el segundo puesto en el ranquin nacional, después del vino. Entre 1869 y 1912, España es el país líder en la exportación de plomo y las exportaciones se incrementan año a año³⁸.

Parte importante del desarrollo del sector fueron tanto las infraestructuras como la cercanía al mar. Hasta 1843, los fundidores estaban obligados a usar el puerto de Cartagena para embarcar y desembarcar sus mercancías³⁹, lo que implicaba el transporte de los materiales con animales de carga entre ambos puntos. En 1855 se inaugura el

³⁵ Información disponible en: <http://www.magrama.gob.es/es/costas/temas/el-litoral-zonas-costeras/litoral-costa-costa/murcia/adquisicion-fincas-murcia.aspx>

³⁶ López Martorell, Miguel A. y Pérez de Perceval, Miguel A., (2010) pag 20/ Nadal, Jordi (2008) pag 97

³⁷ Las concesiones tenían de media una hectárea. Nadal, Jordi (2008).

³⁸ Nadal, Jordi (2008) pag 98

³⁹ Guillén Riquelme, Mariano C. (2004) pag 65

camino carretero entre Santa Lucía y las Herrerías, gestionado por una sociedad privada que cobraba un peaje para su utilización. En el año 1873, 4000 obreros trabajaban en la minería en La Unión, existían 10 fundiciones, salieron 200 vapores con 100 toneladas para la exportación y más de 200.000 toneladas de mineral y fundición. Aunque en 1874 se redacta un proyecto de puerto para la ensenada de Portmán, nunca llegó a realizarse⁴⁰. Ese mismo año se pone en funcionamiento el ferrocarril entre la Unión y Cartagena.

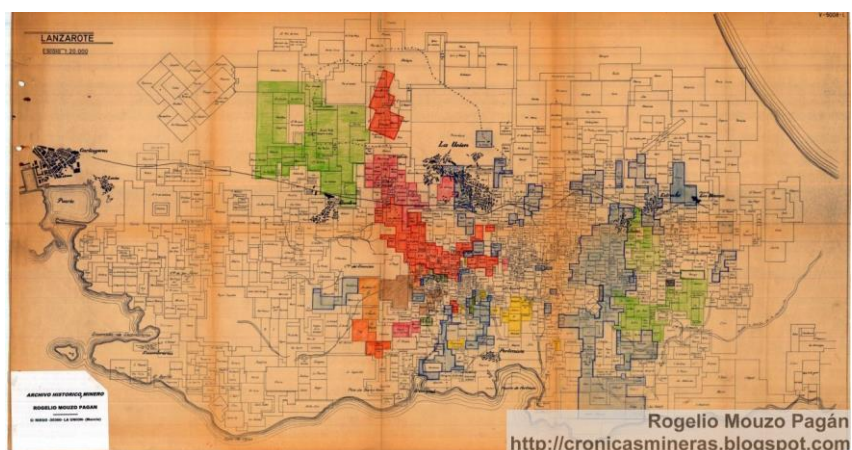


Figura 5. Plano de Lanzarote. 1907. La Sierra Minera. Fuente: <http://cronicasmineras.blogspot.com/es/>

Sin embargo, el sector sufrirá importantes crisis durante su desarrollo. Durante la década de los 80 del siglo XIX, la aparición de nuevos ámbitos ricos en mineral en el centro y norte de la península, la estructura atomizada y especulativa del sector⁴¹, el hundimiento de las cotizaciones del plomo y la plata, y las revueltas afectan de forma importante a los fundidores y a los pequeños productores mineros, y el capital extranjero se hace con gran parte de las compañías. Pero la crisis más importante se desarrolla en 1916, durante la primera Guerra Mundial, con el incremento en el precio de los fletes que afectaba particularmente a España y la inseguridad en el transporte marítimo. Sólo se salvan las grandes compañías todas ellas con capital extranjero⁴².

La importancia económica del sector minero y el reparto de competencias y presupuestos provocó el descontento de algunos de los núcleos que acaban formando el

⁴⁰ Rubio Paredes, José María (2005)

⁴¹ Nadal, Jordí (2008); pag 99-100; Guillén Riquelme, Marciano C. (2004) pag 33-53

⁴² López Martorell, Miguel A. y Pérez de Perceval, Miguel A., (2010) pag 46-48

nuevo municipio de La Unión en 1859. Frente a la variedad de actividades existentes en el municipio de Cartagena, la Unión queda aislada dentro del territorio minero. Entre 1910 y 1950, La Unión pierde dos tercios de su población.

A partir de 1950, las nuevas técnicas empleadas en la explotación permitirán que el sector viva un nuevo momento de apogeo, pero nunca comparable con el anterior, siendo fundamental la aparición de los lavaderos de flotación. En 1966 entre Cartagena y La Unión se producía el 40.95% del total del plomo nacional (37.956 Tm) en un total de 49 minas, lo que representaba el 41.35% del valor total de la producción⁴³. En 1950, el 60% de la población activa en La Unión se dedica a la explotación de minas o canteras, frente al 3% de Cartagena o al 2% Nacional. En 1991, no llegaban al 20%.

La degradación del territorio por la actividad minera se manifiesta principalmente en las canteras o minas a cielo abierto, en las escombreras o acumulación de residuos estériles en las canteras abandonadas, y en las balsas vertidos de lodos desde los lavaderos a tierra, y a mar una vez se han agotadas las escombreras. En 1965 se inaugura la segunda ampliación del Lavadero Roberto cuyos vertidos con alto contenido en metales pesados y materiales no estériles se depositan directamente en la Bahía de Portmán. Entre 1957 y 1990 se estima que los residuos vertidos por este lavadero alcanzaron los 57 millones de toneladas, de las cuales 30 estarían depositadas en la Bahía y el resto esparcidos por la plataforma litoral⁴⁴. A pesar del aviso temprano de los pescadores de la zona⁴⁵ y del recurso interpuesto por el Ayuntamiento contra Peñarroya, el fallo judicial da la razón a la empresa en 1972. En 1978, el Estado permite una segunda ampliación del lavadero, que se mantendrá en funcionamiento hasta el 31 de marzo de 1991, 8 años antes de la fecha prevista por la administración central. Dichos vertidos hacen avanzar la línea de costa 650 metros hacia el mar con un relleno formado en parte por materiales estériles, pero en gran parte por sales solubles, eflorescencias salinas y sales hidratadas, altamente peligrosas que no pueden removerse ni lavarse. En el origen del abandono de la actividad minera por parte de Peñarroya se encuentra un proyecto urbanístico cuyo objetivo era la reconversión turística de la zona con la construcción de un campo de

⁴³ Consejo económico sindical interprovincial del sureste, 1970

⁴⁴ Martos Miralles, Pedro (2001) p. 93-94.

⁴⁵ López Martorell, Miguel A. y Pérez de Perceval, Miguel A., (2010) pp 58-59

golf, viviendas secundarias y sector hotelero asociado. Nunca llegó a desarrollarse.

4.3. El litoral Agrícola

El agua ha constituido un problema endémico desde la época de los romanos tanto en el sur de Alicante como en Murcia⁴⁶. No existen recursos hidráulicos en 200 km alrededor de Cartagena que durante siglos se abasteció de manantiales y de aljibes⁴⁷. A pesar de la importante inversión en infraestructuras, el Canal del Taiblilla y el Trasvase Tajo-Segura, la falta de agua y su distribución entre las distintas actividades económicas sigue sin resolverse. Actualmente se estima un déficit de abastecimiento de 50 hm³ al año⁴⁸. La evolución en los consumos de agua es fundamental para entender el problema. Los 10 litros habitantes y día de 1910 (4 hm³/año) se han transformado en 250 litros en 2000 (246 hm³/año+60 hm³/año del uso turístico)⁴⁹. Las infraestructuras hidráulicas que en origen estaban pensadas para mejorar el rendimiento agrícola de una región con un clima tan propicio, acaban permitiendo la instalación y desarrollo de otras actividades que por su mejor rentabilidad económica desplazan y compiten con la agricultura.

Los intentos para llevar agua a la costa murciana son muy antiguos. El primero proyecto es de la época de Felipe II: a pesar de las aguas tranquilas del puerto natural, las galeras no podrían invernar por falta de agua. Las obras no llegan a concluirse nunca. Entre 1883 y 1889, 3 sociedades intentaron aprovechar las aguas de la Sierra del Algarrobo para lo cual se construyeron depósitos en las diputaciones de Perín y Canteras, pero el agua era insuficiente y de baja calidad⁵⁰. El primer proyecto viable se inicia en 1927. El Ingeniero Martín Montalvo propone la toma de agua del Taiblilla a través de un sistema hidráulico de canales cerrados con 431 km de longitud, la construcción de la presa de Turrilla, 3 embalses de regulación y compensación y 8 aprovechamientos hidroeléctricos. Se preveía abastecer a 500.000 habitantes (200 l/día/habitante) en Cartagena, Murcia, Lorca, Orihuela, Alicante y 20 poblaciones más. Aunque la Mancomunidad de los canales del Taiblilla se crea por Real Decreto de 4 de Noviembre

⁴⁶ Morales Gil, Alfredo (2005) pag 74

⁴⁷ Consejo económico sindical interprovincial del sureste, 1970

⁴⁸ Melgarejo Moreno, Joaquín (2003)

⁴⁹ Morales Gil, Alfredo (2005) pag 80

⁵⁰ Consejo económico sindical interprovincial del sureste, 1970

de 1927, el Canal no será inaugurado hasta abril de 1945.

Durante el siglo XIX y a pesar de la escasez de agua, se produce una importante transformación en los cultivos de regadío de la zona. En 1854 se inicia el abandono de la seda como consecuencia de la plaga del gusano *bombix moris* y de competencia con el mercado oriental, y el cultivo acabará desapareciendo. En 1865, se reduce el derecho de aduanas del cáñamo. Ante la competencia extranjera, el precio se reduce y el cáñamo deja de cultivarse tras la 1ª Guerra Mundial. Las plantas barrileras también se abandonarán en la segunda mitad del XIX. Por el contrario, se iniciará el cultivo de hortalizas para consumo local, para su exportación a Madrid y Barcelona, a partir de la construcción del ferrocarril (1863), y para la incipiente industria conservera. Desde finales de siglo XIX, también se inician las exportaciones al extranjero de cebollas, patata temprana y agrios, cuyo destino principal serán los mercados europeos. La extensión de la filoxera en Francia es el origen del cultivo de la vid, entre 1882 y 1892.

Hasta los años 50 del siglo XX, la expansión y sustitución de los cultivos de regadío se había realizado a partir de la prolongación de aguas muertas de la vega aportadas por azarbes y azarbetas, de los embalses construidos para regular la crecida de los ríos, y de la construcción de nuevos pozos gracias a la introducción de la máquina de vapor lo que permite regar nuevos secanos y crear bancadas en laderas. Sin embargo, la gran expansión de los cultivos hortofrutícolas de regadío (tomate de invierno, cítricos, y frutales para la exportación) se produce durante los años 50, una vez finalizado el canal del Taibllilla, y provocado en parte por los avances en la captación de aguas subterráneas y la alta rentabilidad de las exportaciones de los productos.

La gran obra hidráulica será el trasvase Tajo-Segura, cuyo proyecto ya se preveía en el Plan Nacional de Obras Hidráulicas de 1933 con el objetivo de acabar con el desequilibrio hidrográfico entre la vertiente atlántica y mediterránea. El trasvase se inaugura el año 1979 con un régimen máximo de explotación de 600 hm³ al año.

Tanto en 1933 como en 1971 el agua es entendida como un factor de producción, prevaleciendo la eficiencia en su asignación. Así, en 1933, se entiende que las actividades a potenciar son la agricultura de exportación y alto rendimiento y el sector turístico ligado al litoral. La ley de aprovechamiento conjunto Tajo-Segura de 1971 determina que las aguas deberán utilizarse allí donde sea más beneficiosas económica y socialmente para el conjunto de la Nación. Esta concepción sienta las bases para la

competencia por el suelo y el agua entre la agricultura y otras actividades, especialmente el turismo.

4.4. El litoral industrial

Tal y como recoge Pascual Madoz, a mediados del XIX la industria más importante en Cartagena está vinculada con la minería, destacando las fundiciones localizadas en Escombreras, Santa Lucía, Portmán y Alumbres, así como la fábrica de vidrio de Santa Lucía. En 1933, además de la manufactura vinculada a la producción agraria local situada en las diputaciones interiores, empiezan a conformarse los ejes industriales existentes a día de hoy, destacando las diputaciones de San Antonio Abad y El Hondón.

Al igual que en el uso agrícola, la llegada del agua a Cartagena en 1945 a través del Canal de Taibllilla resulta fundamental para el desarrollo de la industria local. En 1942, nace la empresa Nacional Calvo Sotelo⁵¹, origen de la Refinería de petróleo. En Julio de 1948, se firma un acuerdo entre INI, CEPSA y la Caltex Oil Products Company para crear una sociedad mixta de refinado de petróleo que entra en funcionamiento en 1950. Su ampliación se produce con posterioridad a la llegada del agua. A finales de los 50, se construye la central térmica y en 1963 el primer complejo petroquímico destinado a la fabricación de fertilizantes. En 1970, la central termoeléctrica de Escombreras sigue siendo la mayor de España, y la electricidad que genera abastece tanto al noreste como al sur de la península. REPESA refina 8,9 toneladas de crudo y produce 8,2 millones de derivados de petróleo (gasolina, gasoil y diesel, fuel-oil y gases licuados). Abastece al 50% del mercado nacional y exporta más de 1 millón de toneladas de derivados. La reconversión industrial de los años 80 afectará no sólo a la industria situada en Escombreras sino también al Empresa Nacional Bazán, cuyo origen es el astillero militar.

4.5. El litoral turístico

Al calor del desarrollo económico de la minería se van desarrollando las primeras colonias de veraneantes: Los Nietos, Los Urrutias y Cabo de Palos, todas situadas en el entorno del Mar Menor. Las primeras casetas de temporada se instalan en 1891 en Los Nietos que llegará a contar con 7000 veraneantes en 1930. Son frecuentes también las

⁵¹ Andrés Sarasa, José Luís. (1989) pp 16

casetas de baño y los balnearios. En 1933, la Guía Oficial de Cartagena recoge 3 establecimientos distintos. El desarrollo de los deportes náuticos será posterior: el Club Náutico de Los Nietos no se inaugurará hasta 1952. Además de la mejora en las comunicaciones, el abastecimiento de agua era un tema recurrente entre las protestas o solicitudes de las colonias de veraneantes.

Sin embargo, el gran desarrollo del turismo de masas llega durante el desarrollismo, coincidiendo con las previsiones de construcción del Tránsito Tajo-Segura. Ocupará aquellos ámbitos deshabitados y sin uso al borde del mar, y que no tenían una clara función económica todavía, colmatando el territorio. Como en el caso de Escombreras, La Manga del Mar Menor es de propiedad privada por su venta en subasta pública durante la desamortización. En 1961, Tomás Maestre Aznar contrata al arquitecto Antonio Bonet Castellano para convertir la restinga en un entorno elitista destinado a albergar a unas 70.000 personas (actualmente concentra a más de doscientas mil durante el período estival). Para respaldar este proyecto, Maestre logró que cuatro enclaves mangueños fuesen declarados de Interés Turístico en la década de los sesenta. En 1963 se inician las obras y en 1965 se abren los primeros hoteles y bungalows. A finales de los 70 y ante la crisis económica, Maestre se ve obligado a vender gran parte de los solares y terrenos de la zona norte y central que permanecían sin desarrollado⁵², lo que estará en el centro del intenso desarrollo posterior.

En las inmediaciones de La Manga, pero sobre la costa acantilada, se desarrolla durante la misma época el campo de golf y la zona residencial de Atamaría. En 1970, Mr Peters inicia la compra de fincas con el objetivo de introducir el golf en La Manga, siguiendo el ejemplo de Palm Spring en California. El trazado y rotulado de la tierra para el campo de golf se inicia en 1971, y poco después se construyen los primeros bungalows y villas individuales (1972 y 1975). Para la construcción y riego del campo de golf se utilizaron los pozos existentes y abandonados en la zona minera que tuvieron que dejar de utilizarse al teñir el césped de rojo.

A finales de los años 70, Cartagena contaba ya con 1.631 plazas hoteleras. A día de hoy, existen 2.961 plaza hoteleras y 28.332 viviendas secundarias (2011).

⁵² García Ayllón Veintinilla Salvador (2011)

5. Conclusiones. Hitos en la transformación del litoral

5.1. Los cambios en el siglo XIX

El valor estratégico de la costa dio lugar desde el origen del derecho civil moderno a la regulación de la propiedad y los usos que en él podían desarrollarse. Entendido como *bien de dominio nacional y uso público cuyo titular es la nación como conjunto de ciudadanos*⁵³ tiene su origen en el Derecho Romano que señalaba que el mar y su ribera, al igual que el aire o el agua corriente, son cosas comunes, *res communis ómnium*. La Ley de Aguas de 1866, que regula tanto las aguas terrestres como las marinas, incluye dentro del dominio público marítimo las costas, o fronteras marítimas, el mar litoral y las playas. Es también por la misma época cuando la costa empieza a transformar su valor cultural, resultando de interés como espacio de ocio y esparcimiento para las clases acomodadas, destacando los baños de mar (balnearios) y el nacimiento de los deportes náuticos⁵⁴ y resurgiendo su potencial como fuente de recursos económicos y productivos, con un alto grado de accesibilidad vinculado al transporte marítimo. El desarrollo de nuevas actividades económicas y la construcción y ampliación de puertos e infraestructuras de comunicación se convertirán en la base del crecimiento urbano⁵⁵. Entre 1866 y 1871 se desarrollan en el puerto de Cartagena una serie de obras encaminadas a su mejora⁵⁶, entre las que destacan la construcción del dique de Curra, del dique de Navidad y del muelle de costa. Uno de los primeros problemas es la localización de las canteras que permitirán la construcción de las escolleras. Parte del relleno se extraerá del Monte de San Julián, situado en el Valle de Escombreras y del Cerro de la Concepción, ubicado dentro del tejido urbano y que alojaba un antiguo

⁵³ Editorial, *Práctica Urbanística* n-93 pp5; Ministerio de Medio Ambiente, *Gestión Integrada de Zonas Costeras*, pp10, Parejo, Alfonso (2009) pag40

⁵⁴ La primera competición de remo de la que se tiene noticia se celebra en 1821 en el puerto de Barcelona. Este deporte junto con la natación son los primeros practicados en el club de Barcelona. Méndez de la Muela, G (2004) pp271

⁵⁵ Santos Sabrás, M., (1999). Varias son las causas que motivarán la ruptura entre puerto y ciudad que, hasta ese momento, habían funcionado de forma integrada. El desarrollo industrial acabará con la dependencia que el transporte marítimo tenía de la fuerza humana (Sánchez Pavón, B, 2003). El ámbito de influencia de los puertos se va ampliando, trascendiendo el tejido urbano adyacente y el ámbito local, sobre todo con la llegada del ferrocarril (Santos Sabrás, M., 1999). Por otro lado, la importancia estratégica de los puertos dará lugar a la constitución de las Juntas de Obras que provocan también la separación en la gestión de ambos espacios. De este modo, el puerto que había constituido el porqué de muchos núcleos urbanos y se consolida como origen del crecimiento de la ciudad, se desarrollará independientemente de éstas y, en muchas ocasiones, en su contra.

⁵⁶ Rubio Paredes, José María (2005)

castillo militar abandonado. Este desmonte permitirá la construcción de la Calle Gisbert y la apertura de la ciudad al mar.

La lectura del litoral como recurso económico se reafirma con la aprobación de la Ley de Puertos de 1880 y la Ley Cambó. Desde 1880, las costas quedan integradas dentro de la legislación sobre puertos hasta 1969, manteniendo la misma definición del Dominio Público y las servidumbres recogida en el texto de 1866, sin variaciones apreciables⁵⁷.

Los humedales, entendidos como espacios insalubres, no estaban incluidos dentro de la definición del litoral de la Ley de 1866 que regulaba la posibilidad de desecarlos. En el mismo sentido la Ley de 24 de julio de 1918 incluye la declaración de utilidad pública para la desecación de marismas, lagunas y terrenos pantanosos, siempre que la superficie desecada superara las 100 hectáreas, concediendo al ejecutor de la obra: la concesión de dichos terrenos por 99 años, la subvención de la obra hasta el 50% de su presupuesto, y una serie de beneficios tributarios. Como única excepción, el artículo adicional de la Ley prohibía dichas concesiones *en los terrenos contiguos a los centros urbanos que sean susceptibles de urbanización y ensanche por las poblaciones* quedando reservadas para los Ayuntamientos. Tal y como señalaba el ministro Cambó al defender su proyecto en las Cortes, el objetivo de la ley era también económico, ya que las desecación de las marismas permitía “*acrecentar la zona agrícola aumentando las superficies de producción que de incultas pueden pasar a ser tierras feraces*”⁵⁸. Vigente hasta la Ley de Aguas de 1985, esta política supuso la pérdida del 60% de la superficie de los humedales⁵⁹. La desecación del Almarjal en Cartagena queda incluida dentro de las 6 obras de saneamiento incluidas en el Proyecto de Ensanche, Reforma y Saneamiento de 1895. Aprobado definitivamente en 1900, plantea el ensanche sobre los terrenos desecados⁶⁰.

Al finalizar el siglo XIX la zona más urbanizada era la mediterránea⁶¹. En 1900, sólo 10 municipios ubicados en provincias litorales mediterráneas contaban con más de 50.000

⁵⁷ Hasta 1996, la Dirección General de Costas estuvo integrada dentro del Ministerio de Fomento

⁵⁸ Citado en el Boletín Oficial de las Cortes n 45-I de 13 de abril de 1883. Proposición no de ley presentada por el Grupo Mixto para la derogación de la Ley Cambó

⁵⁹ Gil Olcina, A. y Gómez Mendoza, J.p.675.

⁶⁰ Andrés Sarasa, José Luís (1995 pag 94-99)

⁶¹ de Terán, F. (1999) pg 24

habitantes, de los cuales 7 de ellos eran costeros. Dos se sitúan en la provincia de Murcia, Cartagena y Lorca, los únicos que no son capitales de provincia.

5.2. Los años del desarrollismo

Sin embargo, la gran transformación del litoral se produce durante los años 60 y 70 al calor de los Planes de desarrollo económico y social. La revisión del marco legal desde la apuesta por la construcción y el turismo de sol y playa hace que los textos legales con incidencia en la ordenación sean variados y numerosos. Además de la Ley de Costas de 1969, destacan la Ley de 12 de Mayo de 1956 sobre régimen del suelo y ordenación urbana, la Ley 197/1963, de 28 de diciembre, sobre Centros y Zonas de Interés Turístico Nacional, o la Ley de Puertos Deportivos, de 26 de abril de 1969.

El fomento del turismo de masas da frutos rápidamente. En 1950 el número de visitantes entrados en España ascendió a 794.544. Dos décadas más tarde, en 1973, eran 34.558.943⁶². Una de las herramientas principales para su desarrollo fue la Ley de Zonas y Centros de Interés Turístico Nacional. A través de incentivos fiscales, la ley procuraba el desarrollo de áreas situadas fuera de los cascos urbanos, con una extensión superficial continua no inferior a 10 hectáreas, una capacidad mínima de 500 plazas en alojamientos turísticos permanentes y los servicios adecuados para dicha capacidad. Además de promover el desarrollo discontinuo del territorio, la ley atribuía las competencias de aprobación y redacción de los planes al Ministerio de Información y Turismo, contraponiéndose a la recién aprobada legislación sobre suelo. También cedía los derechos de uso y disfrute sobre el dominio público al promotor del Centro o Zona siempre que éste hubiese realizado *inversiones, obras, construcciones, instalaciones, servicios o actividades relacionadas con el turismo*.

Entre 1964 y 1975 se aprueban y desarrollan un total de 78 CITN. Los 48 ubicados en el litoral ocupan 14.569 hectáreas y cuentan con 697.954 nuevas plazas hoteleras⁶³. En la costa de Cartagena se aprueban cinco, dos en la Manga del Mar Menor, Hacienda La Manga de Cartagena (23/07/1966), y la Hacienda Dos Mares (6/02/1969), Playa Honda, al pie de las Salinas de Marchamalo en el Mar Menor, (2/02/1969) y los dos últimos en la Bahía de Mazarrón, San Ginés (22/2/1968) junto a la Azohía, y El Mojón

⁶² Pellejero Martínez, C. (2002) pp. 246

⁶³ Galiana Martín, L. y Barrado Timón, D. (2006) pp. 79-81

(21/1/1968), junto a Isla Plana. Ocuparán un total de 442 hectáreas, con la previsión de 35.600 plazas hoteleras. Ninguno de estos ámbitos estaba recogido en el Plan General de Ordenación Urbana de Cartagena, aprobado definitivamente en 1961. Además del núcleo principal, el plan recogía solo tres núcleos costeros como suelo urbano, Los Nietos, Los Urrutias y Cabo de Palos, en los que preveía un futuro crecimiento.

En este contexto legal, la identificación en exclusividad entre Interés General y desarrollo económico dio lugar a la construcción de un espacio que, en muchas ocasiones, estuvo basado en la destrucción del sistema físico litoral y avalado no solo por el marco legal sino también por los distintos documentos de planificación.

En el PIDU, la línea de costa de Cartagena queda reservada para el desarrollo de 3 usos: el turístico recreativo concentrado en la Bahía de Mazarrón, entre Punta Negra-Punta de la Azohía, en la zona central, entre Cabo Tiñoso y La Algameca, y al este entre Cabo Palos y la Bahía de Portmán; el industrial, entre la Bahía de Portmán y el Puerto de Cartagena; y el militar para el que reserva Cabo Tiñoso y La Algameca. No queda ningún tramo reservado para la conservación del medio ambiente y del paisaje, ni se señalan zonas fuera de ordenación. Independientemente de la Manga, el 50% del frente situado entre cabo de Palo y la Rambla de Valdelentisco se reserva para usos turísticos, el 37% para uso industrial y el 13% restante para uso militar.

5.3. La introducción del valor ambiental. La democracia

La protección del litoral se introduce en el marco legal como reacción a esta forma de regulación y gestión⁶⁴. La Constitución Española recoge en el artículo 45 el derecho un medio ambiente adecuado y en su artículo 132 la inalienabilidad, imprescriptibilidad e inembargabilidad del dominio público. En este contexto, la redacción de la ley de Costas supone un cambio trascendental en la visión y tratamiento del litoral. Por primera vez se define el Dominio Público Marítimo Terrestre de forma íntegra y continua, desde su funcionamiento como sistema físico natural, incluyendo los tramos artificializados, así como los acantilados y los humedales, excluidos hasta entonces. Las servidumbres también se modifican sustancialmente, aunque la intención de no generar

⁶⁴ El peso del medio ambiente en el discurso político a partir de la crisis del petróleo es un fenómeno mundial, En 1971 el Club de Roma publica “los límites del crecimiento” Para mayor desarrollo de inicio y transformación de dicho discurso ver . Naredo, JM (2006).

una cascada de derechos a indemnizar conlleva el reconocimiento de los derechos adquiridos, siendo especialmente grave el régimen transitorio en la servidumbre de protección que se reduce de 100 a 20 metros en el suelo urbano o urbanizable con plan parcial aprobado. Además, la degradación del litoral ya era un hecho. En el momento de la aprobación de la vigente ley de costas, el litoral ya se encuentra sensiblemente afectado: *alrededor de un 40% de la costa española ya está urbanizada o tiene la calificación de urbanizable, un 7% de ella está dedicada a instalaciones portuarias, un 3% a instalaciones industriales, y un 8% a usos agrícolas, no teniendo aún el 42% usos claramente definidos o irreversibles*⁶⁵. En realidad, la aplicación de la ley ha quedado condicionada por el reparto de competencias dentro de la costa y el desencuentro entre las administraciones local y central. Frente a la erosión costera provocada por la urbanización se ha optado por la alimentación artificial de playas, o la construcción de estructuras. Como forma de protección del litoral se ha optado por la adquisición de fincas rústicas que pasan a formar parte del DPMT. En ambos casos, las herramientas urbanísticas hubieran permitido una solución definitiva y más barata a largo plazo. A raíz de la Recomendación del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de mayo de 2002 (2002/413/CE), la Gestión Integrada de las Zonas Costeras queda incorporada al discurso sobre el litoral, pretendiendo retomar la colaboración entre las administraciones y agentes. Entre 2006 y 2008 la Dirección General de Costas redactó la Estrategia de Sostenibilidad de la Costa y el Mar, abandonada antes de tiempo por los conflictos competenciales y las propuestas que incluía.

En Cartagena serán dos los principales puntos de preocupación para la administración general y local: la Bahía de Portmán y la Manga del Mar Menor. Con objeto de regular el futuro de ambos enclaves, la Región de Murcia aprobará la Ley 3/1987 de 23 de abril, de Protección y armonización de usos en el Mar Menor y el Decreto 46/1995 de 26 de mayo por el que se aprueban las Directrices de Ordenación del Territorio de Portmán y de la Sierra Minera, ambos derogados con la Ley del Suelo de 2005 sin haber resuelto el problema. Entre 2006 y 2008 la Dirección General reactiva los trabajos para la recuperación de la Bahía y se inician los trabajos para la redacción del Programa de Acción en el Mar Menor, ambos parados en la actualidad.

⁶⁵ Exposición de motivos de la Ley de Costas de 1988

6. Bibliografía

- Andrés Sarasa, José Luís. (1989) “El diálogo puerto-ciudad en la Bahía de Cartagena” *Paralelo 37º*, nº 13, p. 7-23
- Andrés Sarasa, José Luís (1995) *Urbanismo contemporáneo: La Región de Murcia. Murcia, Universidad de Murcia*
- Barragán Muñoz, Juan Manuel (2004), *Las áreas litorales de España. Del análisis geográfico a la gestión integrada. Barcelona, Editorial Ariel*
- Barragán Muñoz, Juan Manuela y Borja Barrera, Francisco, (2011) *Evaluación de los ecosistemas del milenio de España. Ecosistemas litorales. Madrid, Fundación Biodiversidad, Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino*
- Blázquez Martínez, J. M. (2007) “Puertos de la España Romana” *Lugares de encuentro: puertos estaciones y aeropuertos*, Madrid p.39-49
- Braudel, Ferdinand (1985) *La Méditerranée. L’espace et l’histoire. Paris, Ed Flammarion*
- Capel, Horacio (2004) “La descripción ortográfica de la costa del Reino de Murcia por el ingeniero militar Manuel Caballero, 1801”, *Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales Vol. IX*, nº 536
- Casal Martínez, Federico (1933), *Nuevo libro de la ciudad de Cartagena y su término municipal: Comercio-industria-turismo. Guía Oficial segunda época. Cartagena*
- CEOTMA, (1983) *La ordenación de los espacios litorales. Criterios metodológicos y normativos, Madrid, MOPU,*
- Consejo Económico Sindical Interprovincial del Sureste (1970) *La transformación socioeconómica del Campo de Cartagena inducida por el trasvase Tajo-Segura, Murcia, CESIS*
- de La Peña Olivas, José Manuel y Sánchez Palomar, Francisco, (2008) “¿Qué es erosión costera?” *Cimbras* nº380, p.6-17
- de Terán, Fernando (1999) *Historia del Urbanismo en España III. Siglos XIX y XX. Madrid. Ediciones Cátedra*
- Galiana Martín, Luís y Barrado Timón, Diego (2006) “Los Centro de Interés Turístico

- Nacional y el despegue del turismo de masas en España” *Investigaciones geográficas* nº 39, p. 73-93
- García Ayllón Veintinilla, Salvador, (2011) “Reflexiones retrospectivas al modelo urbanístico de la ocupación del litoral murciano: el caso de la Manga del Mar Menor” *Actas del II Congreso de Arquitectos de la Región de Murcia*,
- Gil Olcina, Antonio y Gómez Mendoza, Josefina (2001) *Geografía de España. Barcelona, Ariel*
- Guillén Riquelme, Mariano C. (2004) *Los orígenes del siglo minero en Murcia. Murcia. Real Academia Alfonso X El Sabio y Ayuntamiento de Mazarrón*
- ITUR, (1987) *Análisis del litoral español. Diseño de políticas territoriales, Madrid, MOPU*
- López Martorell, Miguel A.y Pérez De Perceval, Miguel A., (2010) *La Unión. Historia y vida de una ciudad minera, Murcia, Editorial Almuzara*
- Madoz, Pascual, (1846-1850) *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar, Madrid : [s.n.], (Establecimiento tipográfico de P. Madoz y L. Sagasti)*
- Martos Miralles, Pedro (Coord.) (2001) *Medio ambiente y empleo en la Sierra Minera de Cartagena- La Unión, La Unión, Fundación Sierra Minera*
- Melgarejo Moreno, Joaquín (2003) “Política de aguas y modelos territoriales en el sureste español” *La directiva marco del agua : realidades y futuros*, p. 463-484
- Méndez De La Muela, Gregorio, (2000) “Evolución del turismo náutico en España en los últimos treinta años: recreación o status social, una aproximación a la sociología del turismo náutico” *Director: Francisco Parra Luna. Universidad Complutense de Madrid*,
- Morales Gil, Alfredo (2005) “El trasvase Tajo-Segura” *Observatorio Medioambiental*, nº 8, p. 73-110
- Mouzo Pagán, Rogelio (1998) *La Manga club 1972-1997, historia reciente del paraje de Atamaría, Murcia, Inmogolf SA-La Manga Club*
- Nadal, Jordi. (2008) *El fracaso de la revolución industrial en España, 1814-1913*

- (1975), (17ª ed) *Barcelona, Editorial Ariel, Barcelona*
- Naredo, José Manuel (2010) *Raíces económicas del deterioro ecológico y social. Más allá de los dogmas. 2ª edición. Madrid. Ed. S XXI.*
- Parejo Alfonso, Luciano y Palomar, Alberto (Dir.). (2009) *Derecho de los bienes públicos. Tomo I. Parte General. Ed. Aranzadi, Thomson Reuters*
- Pellejero Martínez, Carmelo. (2002) "La política turística en España en el siglo XX: una visión general" *Historia Contemporánea*, nº 25, p. 233-265.
- Rosselló i Verger, Vicenç María, (1988) "La defensa del litoral" *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 7, p. 29-53.
- Rubio Paredes, José María (2005) *Cartagena puerto de mar, Barcelona, Ed. Lunweg*
- Rubio Paredes, José María (2000) *Historia de las torres vigías de la costa del Reino de Murcia (ss. XVI-XIX). Murcia: Real Academia Alfonso X el Sabio*
- Ruiz Vinader, Ernesto, (2011) *Rememorando la Historia de Los Nietos, Cartagena, Riz Vinader*
- Sánchez Pavón, Bernando (2003) "El futuro de las relaciones puerto-ciudad". *Instituto Universitario de Estudios Marítimos, A Coruña, Monografías. Documento 6/2003/*
- Santos Sabrás, Manuel (1999). "Relación Puerto-ciudad", *Revista de Obras Públicas*, nº 49, p. 32-41
- Trapero, Juan Jesús (1990) "Aspectos Urbanísticos de la protección del territorio litoral" *Revista de Derecho urbanístico*, nº 117, p.285-296.