

LOS ESPACIOS URBANOS DE LA CIUDAD DE CARTAGENA Y SUS PROCESOS DE REFORM



1. Introducción

El nacimiento y el desarrollo del núcleo urbano de Cartagena se deben a una serie variada de factores políticos, económicos y sociales. El emplazamiento original de la ciudad se debió a razones geopolíticas del mundo antiguo. La fundación cartaginesa se asentó sobre una península conformada por cinco colinas, fácilmente defendibles, que dominaban un puerto natural abrigado al sur y una laguna pantanosa al norte, todo ello cerca de las ricas minas de plata de la sierra. El valor de este emplazamiento se mantuvo hasta el final de la presencia bizantina en España. Una vez perdido, se inició para la ciudad un largo proceso de decadencia, favorecido por las malas condiciones sanitarias del lugar y la ausencia de agua, que perduró hasta el siglo XVI, momento en que la ciudad volvió a recuperar importancia como base naval y puesto militar. Esta función defensiva alcanzó su apogeo en el siglo XVIII, con la elección de la ciudad como sede del Departamento Marítimo de Levante, y continuó hasta las últimas décadas del siglo XX, cuando la entrada de España en la OTAN y el desarrollo de la nueva tecnología militar desvalorizaron completamente su posición estratégica.

Desde la fundación de la ciudad, el paso del tiempo ha exigido una adaptación continua del marco geográfico a las necesidades sociales, políticas y económicas del cada momento. Las funciones principales de la ciudad, militares y defensivas, impusieron históricamente su prioridad espacial a cualquier otra desde el siglo XVIII. A partir de la segunda mitad del siglo XIX, el *boom* de la minería provocó la instalación de industrias asociadas a la transformación mineral y la construcción de muelles en el puerto de Cartagena para facilitar la exportación. La década de los 50 del siglo XX contempló la ocupación del espacio del valle de Escombreras y

del entorno Este y Noreste de la ciudad para la instalación de industrias estratégicas nacionales en un proceso de industrialización acelerada dirigido por el I.N.I. La ocupación del espacio urbano y periurbano por funciones militares, industriales y portuarias obligaron a las zonas residenciales a ocupar únicamente el espacio del centro histórico, incluido entre las cinco colinas, y las nuevas zonas del Ensanche del siglo XX, al norte de la ciudad, siguiendo las vías de comunicación hacia Murcia y Madrid, y conformando un plano urbano absurdamente lineal, perpendicular a la costa, sólo comprensible por avatares históricos.

Todo este conglomerado se desmoronó en las últimas décadas del siglo XX. La obsolescencia de las instalaciones militares, portuarias e industriales acompañó al decaimiento urbano generalizado. La reacción a esta situación, proveniente sobre todo de los poderes públicos, ocasionó nuevas relaciones entre las funciones económicas y la ocupación espacial, que están en proceso de desarrollo.

2. El siglo XX

El siglo XX conoció un temprano declinar de la actividad minera, que acabó pronto con las ilusiones de la burguesía local de construcción de una ciudad civil en oposición a la plaza fuerte. La atonía se convirtió en el rasgo característico del urbanismo local hasta la Guerra Civil. Después de la misma, el I.N.I., por motivos estratégicos, impulsó un proceso de construcción industrial acelerada en el Valle de Escombreras y en el propio entorno de la ciudad, que se vio favorecido por un repunte de la minería. El crecimiento económico propició un desarrollo urbano desordenado y caótico. Todo este complejo industrial se desmoronó a finales de siglo, provocando una gravísima crisis social y económica,¹ cuyas repercusiones

más funestas en el aspecto urbanístico se tradujeron en la degradación espectacular del centro histórico, afectado de operaciones especulativas sin solución de continuidad desde los años 60.

2.1. Los espacios militares

Los Planes de Defensa de 1912 y 1926 ordenaron el artillado de todo el litoral costero desde el puerto de Cartagena hasta Cabo Negrete por el Este y hasta Cabo Tiñoso por el Oeste. Los trabajos, verdaderamente faraónicos, se completaron en menos de diez años y dejaron un rosario de construcciones militares esparcidas por 50 km de costa. En años previos a la Guerra Civil se instalaron cuatro posiciones defensivas más. El número total de baterías de nueva construcción fue de 18, que junto a las antiguas que se conservaban en la entrada del puerto de Cartagena, sumaron un total de 25 en el año 1937. Jamás en la historia de España una base naval había contado con un despliegue de protección similar.

Finalizada la Guerra Civil, se inició en Cartagena un abandono progresivo de estas fortificaciones tradicionales. La evolución tecnológica dejó obsoletas la totalidad de las mismas a finales del siglo xx. De todas las fuerzas terrestres existentes en la ciudad, tan sólo permaneció en ella un Regimiento, en un único acuartelamiento, al noroeste de la ciudad, al tiempo que se desactivaron todas las baterías de costa, inoperantes para las nuevas necesidades defensivas.

No sólo el Ejército de Tierra abandonó sus instalaciones urbanas. La Armada también sufrió un proceso de reorganización durante los años 80 y 90, que culminó con la desaparición de los Departamentos Marítimos creados en el siglo xviii. Este hecho provocó la marcha de numeroso personal militar de la ciudad y el abandono de buen número de instalaciones y edificios navales, como el Real Hospital Militar, el Penal Militar, el Cuartel de Instrucción de Marinería, el Centro de Óptica, el Parque Móvil de Automovilismo y otros centros menores. Los espacios en uso ocupados por la Armada Española en la actualidad se concentran fundamentalmente en el muelle de la Curra (al sur del puerto de Cartagena), en el Arsenal Militar (al oeste de la ciudad) y en la Estación Naval de la Algameca. Este último espacio se encuentra al oeste de la ciudad de Cartagena, separado del Arsenal por la rambla de Benipila. El espacio fue ocupado por la Marina española desde el siglo xix y ampliado en el xx como zona de polvorines. En 1958 se dotó al espacio de un puerto militar. Actualmente la Estación Naval ocupa una extensión de 946 hectáreas y alberga el Centro de Buceo de la Armada, el Tercio de Levante y la Escuela de Infantería de Marina.

Dos hechos deben ser tenidos en cuenta en la ocupación de la Sierra de Cartagena y de la costa por el Ejército y la Armada para la instalación de edificaciones militares. Primero, el asentamiento lleva implícito la adquisición de fincas de enorme extensión alrededor de la instalación militar y no sólo de los puntos donde se asienta ésta. Segundo, la presencia de una instalación militar lleva aparejada la creación de zonas de seguridad que impiden el acceso no sólo ya al espacio militar, sino a amplias zonas colindantes. Estos hechos explican que amplias zonas costeras del municipio hayan estado tradicionalmente cerradas al tránsito civil, con lo que se ha imposibilitado el desarrollo de cualquier tipo de actividad alternativa a la militar.

2.2. Los espacios industriales

A inicios de siglo el borde oriental del puerto había sido el lugar tradicional de asentamiento industrial de Cartagena, si no tenemos en cuenta la actividad constructora naval, incluida dentro del espacio militar del Arsenal. Además de él, surgió una segunda zona industrial muy próxima a la ciudad en el paraje de El Hondón, que terminaría consolidándose con el correr del tiempo. Aquí se instaló una fábrica de productos químicos en el primer decenio del siglo.

A finales de los años 40, todo este panorama de pequeñas fábricas e industrias salpicando el entorno urbano cambió radicalmente, cuando el I.N.I. realizó dos acciones: primera, localizar una refinería de petróleo en el Valle de Escombreras (situado a 5 km de Cartagena por tierra y a milla y media por mar), y segunda, incrementar su presencia en los sectores de construcción naval y fertilizantes en décadas posteriores. La instalación de la refinería de petróleo de Escombreras marcó el inicio de la ocupación intensiva de este valle por empresas industriales.

El desarrollo industrial no sólo ocupó el espacio de este valle, sino que afectó también al entorno de la ciudad y del puerto de Cartagena. En Cartagena las industrias de producción de cinc y sus derivados se localizaron al noreste de la ciudad y las de explosivos, fertilizantes y aceites vegetales, en el paraje de El Hondón, de antigua tradición fabril. En el barrio portuario de Santa Lucía se instaló a inicios de los 70 una nueva fundición, cuya actividad cesó en 1991. La instalación de estas industrias en el entorno urbano ocasionó una gravísima situación medioambiental en la ciudad, que propició que fuera catalogada oficialmente por la Administración Estatal en los años 70 como *ciudad de atmósfera contaminada*.

2.3. Los espacios portuarios

A comienzos del siglo xx comenzaron nuevas obras portuarias, que consistieron fundamentalmente en dos actuaciones: la construcción de un embarcadero nuevo sobre los terrenos conquistados al mar, y la prolongación de muelle de Alfonso XII hacia poniente. Estas obras duraron hasta el año 1915.

Otras obras civiles asociadas al espacio portuario fueron la construcción del local social del antiguo Real Club de Regatas (1911) –desaparecido en un incendio en 2000– y la de dos centros oficiales, la Junta de Obras del Puerto y la Aduana (1925 y 1930, respectivamente). La explanación para la construcción de estos tres edificios daría lugar a una espaciosa plaza urbana frente al mar, que en 1923 recibiría el nombre de Héroes de Cavite.

A mediados de siglo xx se construyó el gran dique Bastarache en la bahía de Escombreras, para facilitar el atraque de grandes petroleros en las cercanías de la refinería de petróleos situada en el valle del mismo nombre.

En la década de los 60 y 70 se ejecutaron, terminaron y liquidaron gran número de obras portuarias menores y alguna otra infraestructura de mayor envergadura, como la apertura de la carretera de enlace entre las dársenas de Cartagena y Escombreras que bordea la costa y la construcción de nuevos muelles de mayor calado en la dársena de Cartagena.

Durante los años 80 se ampliaron los muelles de San Pedro y Alfonso XII en la dársena de Cartagena y se habilitó el muelle de graneles Príncipe Felipe en la dársena de Escombreras. Durante esta década se comenzó el proceso de traslado de tráfico de graneles sólidos a la dársena de Escombreras, para evitar la contaminación cercana a la ciudad en las cargas y descargas. La idea era dedicar la dársena de Cartagena al tráfico de mercancías limpias. A finales de la década entró en funcionamiento la planta de regasificación de ENAGAS en la dársena de Escombreras.

En la década de los 90, alentadas por la nueva Ley de Puertos del Estado de 1992, comenzaron a desarrollarse obras portuarias tendentes a favorecer la integración puertociudad y a estimular la actividad turística. La Autoridad Portuaria convirtió el antiguo muelle Alfonso XII en una zona lúdica civil. En 1995 se inauguró oficialmente el puerto deportivo construido dentro de la bahía de Cartagena y un año después, el bulevar que articula todo el espacio del antiguo muelle. En 1996 se puso en marcha la ampliación de la dársena de Escombreras, el llamado superpuerto, y recuperación de usos de la bahía de Portmán, para captar nuevos tráfico e industrias.

A lo largo del siglo xx, las infraestructuras portuarias han tenido como efecto el separar a la población civil del mar por el único lugar posible al que tenían acceso, dentro de un entorno natural tan cerrado. La bahía de Cartagena, dedicada completamente a la actividad portuaria, se convirtió con el correr del siglo en un espacio ajeno a la población civil.

2.4. Los espacios urbanos

El siglo xx se inicia en la ciudad con la realización de dos de los deseos más fervientes de la población: primero, la destrucción de la muralla, si bien es cierto que sólo desaparecieron dos tramos y todas sus puertas. Y segundo, la apertura de la calle Gisbert, para comunicar el centro de la ciudad con el puerto, para lo que se abrió un tajo inmenso en el cerro de Despeñaperros.

En el primer tercio de siglo se planteó al Ayuntamiento el acuciante problema de dar vivienda digna a la clase obrera, el cual pretendió solucionar con la legislación nacional sobre Casas Baratas de 1911. La historia de la creación de las Casas Baratas de Cartagena es otro ejemplo de fracaso planificador o de imposición de la especulación inmobiliaria a las necesidades sociales. Las viviendas diseñadas para los barrios obreros de Santa Lucía y Peral no llegaron a construirse jamás. Las presiones de los especuladores de suelo para construir el Ensanche, vacío de construcciones en el primer tercio de siglo, obligaron al Ayuntamiento a trasladar el proyecto a esta zona, cambiándole el nombre de Casas Baratas por el más atractivo de Ciudad-Jardín. Las viviendas sólo fueron terminadas en la década de los 50, después de la quiebra de la primera empresa adjudicataria.

El logro urbano más destacado de este período anterior a la Guerra Civil, dentro del recinto histórico, sin tener en cuenta sus negativas consecuencias para el patrimonio histórico local, fue la creación del Parque Torres en los años 30 sobre el cerro de la Concepción, a modo de belvedere sobre la bahía, tras demoler parte del antiguo castillo medieval y aterrizar y allanar las pendientes. Después de 70 años este parque sigue siendo la única zona verde de todo el casco histórico que merece esa consideración.

Los años 40 y 50 fueron especialmente difíciles para la ciudad por las secuelas de la Guerra Civil. En 1960 se redactó el P.G.O.U. de Cartagena, basado en la Ley de Suelo de 1956. El P.G.O.U. pretendía responder a las nuevas necesidades planteadas por el desarrollo económico acelerado de la época. Los objetivos del plan eran la creación de unidades orgánicas rodeadas de zonas verdes, la zonificación del suelo y la reforma del casco

antiguo. Nuevamente la puesta en práctica del plan fue diferente a lo diseñado. En el Ensanche los autores del plan no valoraron la trama ortogonal ni la gran zona verde que incluía el primitivo Plan de 1897. Los técnicos que redactaron el P.G.O.U aplicaron las teorías urbanísticas de la edificación abierta, con bloques aislados de vivienda dispuestos en torno a un anillo viario, del que partían fondos de saco para el estacionamiento. Con la urbanización de este típico polígono de la época y de la acción estatal se cierra la historia del ensanche en Cartagena. Queda una parte de la trama ortogonal, alguna construcción primitiva y la impresión de estar inacabado.

En el suelo urbano los perímetros definidos por el plan fueron desbordados por la edificación, invadiendo las zonas verdes proyectadas e incluso parte de las variantes viarias. La demanda de vivienda, fruto de la industrialización acelerada, desbordó las expectativas más optimistas. La expansión urbana se realizó tomando como centro neurálgico la Plaza de España y como ejes el Paseo Alfonso XIII, la Estación de Ferrocarril y la Alameda de San Antón. Más adelante se iniciaron los expedientes para obtención de suelo urbanizable en lugares adyacentes a la población: los actuales barrios de San Félix, Torre Ciega y Vista Alegre. Junto a la iniciativa privada, las entidades oficiales y las empresas públicas continuaron promoviendo la construcción: las barriadas Virgen de la Caridad y José M^a de la Puerta, el poblado de Escombreras (todas exteriores al centro histórico) y las viviendas promovidas por la Delegación Nacional de Sindicatos, el Patronato Municipal de Viviendas para Funcionarios y Cooperativa San Isidoro son ejemplo de ello. Además, unas mil familias que seguían viviendo en esta década en zonas de cuevas y en viviendas ruinosas de los cerros urbanos fueron reubicadas en dos poblados periurbanos: San Isidoro de Lo Campano y Villalba. La forma de crecimiento de los núcleos exteriores a la ciudad después del plan fue exactamente igual a la que tenían antes del mismo. Las áreas de reserva industrial no se consolidaron, aunque permanecieron las industrias anteriores al plan. La anarquía y el caos se convirtieron en las pautas predominantes de todo el proceso. Así se configuró la ciudad de los años 60 y 70, formada por barriadas y poblados independientes, inconexos, pésimamente comunicados entre sí y con el casco histórico, cuya creación dio como resultado una ciudad lineal completamente desagregada.

En 1987 se aprobó la modificación del P.G.O.U. de 1960 para adaptarlo a la nueva Ley de Suelo de 1976. Sus innovaciones no podían modificar ya el diseño urbano, así

que se enfrentaron a los efectos de la industrialización acelerada y al grave deterioro medioambiental que padecía el municipio. Además se diseñó un nuevo polígono industrial al noreste de la ciudad, que terminó consolidándose en la década de los 90. La modificación del P.G.O.U. tuvo que enfrentarse a otro hecho inesperado y novedoso: la declaración del casco urbano como Conjunto Histórico-Artístico. Para cumplir con las obligaciones marcadas por la ley, el Ayuntamiento se limitó a realizar un catálogo de edificios protegidos, aquellos que la burguesía minera había hecho construir a caballo entre los siglos XIX y XX, clasificándolos según un grado de protección que cada inmueble recibía en función de su valor artístico. La protección no sirvió en la práctica para la conservación del conjunto arquitectónico modernista, que ha seguido siendo destruido sistemáticamente por un proceso irrefrenable de renovación y especulación inmobiliaria.

La ciudad experimentó nuevos cambios en el último cuarto de siglo XX. La centralidad urbana cambió de ubicación: pasó del casco antiguo hacia el Ensanche (en dos ejes, el eje este-oeste, delimitado entre la plaza de España y la plaza de Alicante y el eje sur-norte, plaza de España y Alameda San Antón). El casco histórico cayó en un proceso de deterioro aparentemente irreversible causado por la especulación y consentido por la Administración.

El profesor J. L. Andrés Sarasa definió la situación de la ciudad a finales de siglo dividiéndola en una serie de zonas²: (1) *Áreas vacías*, sin edificaciones, o en las que aún subsisten algunas edificaciones sin interés, por estar carentes de servicios. Aparecen en el centro histórico y el cerro del Molinete es un buen ejemplo de esto. (2) *Áreas malformadas*, espacios mediante los cuales la morfología urbana sufrió un largo proceso de deterioro, que dio lugar a la salida de las categorías sociales con algunas posibilidades económicas y falta de arraigo en el barrio. Registraban una reducida densidad demográfica y un claro envejecimiento de las personas y de los inmuebles que los ocupan, con servicios urbanos y comerciales deficitarios. Los cerros interiores de la ciudad representan esta tipología, así como los barrios construidos en el Ensanche por la Obra Sindical del Hogar, como la Barriada Virgen de la Caridad. (3) *Áreas obsoletas*, amplias superficies dispersas por el casco antiguo, que provenían de la pérdida de funcionalidad de las instalaciones militares, industriales y eclesiásticas. Son instalaciones que han dejado de prestar servicio, fácilmente desplazables a otro lugar. Todas las instalaciones militares (hospitales, cuarteles, fortificaciones) son ejemplos de esto. Estas áreas obsoletas se han convertido

en elemento clave para el cambio de diálogo entre el espacio urbano y su tradicional funcionalidad. (4) *Áreas nuevas relativamente degradadas*, espacios urbanos que se colmataron en la presente centuria en base a intentos de ensanche espontáneos de la ciudad, que arrancan en las inmediaciones del casco antiguo. Los barrios de San Félix, Torre-Ciega y Vista Alegre son ejemplos de esto. Algunos grupos de viviendas de tipo social a cargo de entidades oficiales y empresas públicas realizadas en los años 60 también podían ser encuadradas en esta clase.

Los fenómenos de periurbanización también hicieron acto de presencia en la ciudad en estos últimos años de siglo. Este tema no ha sido estudiado convenientemente, pero la distribución poblacional es un buen criterio para comprobar las tendencias de crecimiento urbano. El antiguo centro ha perdido población al mismo ritmo que lo ganan las zonas suburbanas. En el decenio 1986-96, Cartagena-ciudad, integrada por el Casco Antiguo y las entidades de población de El Plan, San Antonio Abad y Santa Lucía, vio descender su población al tiempo que otras entidades no estrictamente urbanas, pero situadas al noroeste de la ciudad en el área periurbana, como Canteras o La Magdalena (que incluye zonas residenciales como Los Molinos Marfagones y Santa Ana) experimentaban un importante crecimiento poblacional. Por el contrario, otras entidades cercanas a las antiguas zonas industriales como Escombreras, El Hondón, El Beal y de forma clara el barrio de Santa Lucía manifestaron claramente su declive.

5. El siglo XXI

Las crisis económicas internacionales desatadas a partir de 1973 afectaron profundamente a los sectores económicos establecidos en Cartagena por impulso del I.N.I. en el período 1950-1975. Todo el conjunto acusó, por sus peculiaridades, un evidente impacto negativo. El final de siglo contempla un fuerte declive industrial de Cartagena, que derivó en una importante pérdida de empleo, en un estancamiento poblacional impropio de una ciudad mediterránea y en un deterioro urbano gravísimo.

La grave situación de deterioro social y económico en que se vio envuelta la ciudad provocó la respuesta oficial por parte de las Administraciones públicas. El diseño y la realización del Plan Especial para el Desarrollo de Cartagena en 1993 asentaron las bases para la recuperación económica de la ciudad. Junto a las fuertes inversiones en infraestructuras de comunicaciones y en recuperación medioambiental, el plan aportó como idea novedosa la necesidad de invertir en elementos culturales urbanos que pudie-

ran tener una influencia directa en el desarrollo turístico. El plan consideraba que el patrimonio histórico debía actuar como factor regenerador del conjunto urbano, al tiempo que evitaría que el centro histórico se transformara en un lugar unifuncional, frenaría la degradación urbana, recuperaría espacios públicos y facilitaría la actividad económica del turismo dentro de una línea sostenible.

La construcción de un nuevo Museo de Arqueología Submarina, unida al compromiso realizado por las instituciones públicas de regenerar el conjunto histórico de la ciudad, marcaron el inicio de un hecho: la toma de conciencia de la posibilidad de utilizar el patrimonio histórico como recurso turístico y económico. El descubrimiento inesperado del teatro romano en 1989 constituyó un hecho decisivo para la aceptación de estas ideas.

El plan determinó cuáles debían ser las áreas de actuación en las que se tenían que centrar las inversiones. Los cuatro Planes de Reforma Interior (P.E.R.I.)³ del centro histórico se centraron en cuatro de los cerros interiores (Molinete, Concepción, Monte Sacro y Despeñaperros), las zonas que sufrían una degradación mayor en el interior urbano. Igualmente se concedía gran importancia a la recuperación integral del teatro y anfiteatro romanos, de la muralla del siglo XVIII y del Palacio Consistorial y la inclusión de los dos primeros dentro de la trama urbana, así como la apertura de la ciudad al mar, la regeneración de fachadas de edificios modernistas y la excavación arqueológica de solares.

A partir de la segunda mitad de la década de los 90 se comenzaron a realizar actuaciones de regeneración urbana mediante la reconversión de los espacios del casco antiguo que habían quedado obsoletos.

5.1 La reforma de los espacios militares

La recuperación de edificios militares abandonados para su conversión a uso civil adquirió gran importancia en la regeneración de la ciudad, habida cuenta del gran número de los mismos existentes en su interior como consecuencia de una herencia histórica de siglos.

Las más importantes obras de rehabilitación realizadas en el casco histórico se llevaron a cabo sobre antiguos edificios militares: el Real Hospital Militar y el Cuartel de Antigües, reconvertidos ambos a uso docente: pasaron a ser sedes de la Universidad Politécnica de Cartagena, dentro de un proyecto más complejo de regeneración urbana del cerro en el que se encuentran (Despeñaperros). Este cerro fue objeto de un plan de reforma interior (P.E.R.I. CA-4). Además de la rehabilitación de estos dos edificios, que ya se ha culminado, este plan contemplaba la

destrucción de parte del entramado urbano del cerro más degenerado y su sustitución parcial por viviendas de nueva construcción, la excavación arqueológica del lugar previa a la nueva urbanización (que presumiblemente conllevaría la conservación de restos), la creación de un bulevar central entre la Plaza de la Merced y la parte superior del cerro, la recuperación del anfiteatro romano (construido bajo la plaza de toros) y del antiguo anfiteatro de autopsias (edificio asociado al Real Hospital) para usos culturales y la creación de una espaciosa plaza central en la cima del cerro, entre los nuevos edificios restaurados y el anfiteatro romano.

5.2 La reforma de espacios industriales

La salida de la crisis económica de Cartagena se debió a una lenta combinación de factores entre los que destacan la aplicación del Plan Especial para el Desarrollo de Cartagena, las inversiones de la multinacional General Plastics y la reindustrialización del Valle de Escombreras.

La crisis económica de fin de siglo dejó obsoletas gran parte de las instalaciones industriales cercanas a la ciudad. El deseo de alejar las emisiones contaminantes del entorno urbano facilitó el cierre o el traslado al Valle de Escombreras de las fábricas instaladas en el antiguo paraje industrial de El Hondón. En la actualidad, sólo subsiste en el entorno urbano (y con graves problemas de continuidad) una de las empresas instaladas en la ciudad en el período de crecimiento industrial de los 60. Con el traslado de estas industrias, el suelo en que se asentaban pasó a ser destinado a uso urbano residencial.

5.3 La reforma de los espacios portuarios

Entre 1984 y 1995 la Autoridad Portuaria invirtió 14.597 millones de pesetas en el espacio portuario, a un ritmo anual de 1.200 millones de pesetas. Ese período registró el mayor esfuerzo inversor de su historia reciente, consolidando las dos dársenas portuarias de Escombreras y Cartagena. Por un lado, la dársena de Escombreras concentró todo el tráfico de graneles líquidos y sólidos y amplió suelo industrial y de servicios; por el otro, la dársena de la ciudad de Cartagena se especializó en tráfico limpio de contenedores (muelle de Santa Lucía), mercancía general y actividades pesqueras, deportivas y turísticas.

La Autoridad Portuaria fue además impulsora de la apertura de la ciudad al mar y de la integración puerto-ciudad, siguiendo así el ejemplo de otras ciudades portuarias españolas. Este proceso era una de las principales actuaciones contempladas en el Plan Especial para el Desarrollo de Cartagena,

herramienta básica para conseguir esta integración, y debía convertirse en revulsivo y referente para su futuro urbano e industrial. En 1994 se redactó el Plan Especial de Remodelación del muelle de Alfonso XII por la Autoridad Portuaria, que fue aprobado definitivamente por el Ayuntamiento de Cartagena en 1995. El Plan Especial debía convertir este eje en una zona de nueva centralidad urbana.

Contemplaba la urbanización de más de 100.000 m², la construcción de un aparcamiento subterráneo de 600 plazas, la construcción de 16.000 m² de locales comerciales, 4.000 m² destinados al Museo Nacional de Arqueología Marítima, y la edificación de un puerto deportivo para 400 embarcaciones.

5.4 La reforma de los espacios urbanos

Las actuaciones reformadoras en el interior del casco histórico se han centrado en tres tipos de actuaciones: la realización de los Planes de Reforma Interior contemplados en el P.G.O.U. de 1987, la regeneración de fachadas de edificios modernistas construidos a principios de siglo xx y la recuperación y exhibición del patrimonio histórico y arqueológico de la ciudad. Buena parte de las actuaciones realizadas se ha dirigido a la creación de una oferta turística cultural, basada en el patrimonio histórico del casco antiguo y patrocinada por la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento de Cartagena. Las actuaciones en el casco antiguo fueron encomendadas fundamentalmente a la Sociedad Municipal Casco Antiguo, S.A., que centró su labor en la realización de estudios arqueológicos, en la reforma de las fachadas y en la intervención en los cerros interiores.

4. Conclusión

Las imposiciones militares y estatales, las crisis económicas continuadas y la incuria administrativa marcaron el desarrollo urbano de Cartagena desde finales del siglo xix en adelante. Estos hechos la convirtieron en "*una ciudad destruida antes de comenzada*", en palabras de F. J. Pérez Rojas.

Durante el siglo xx, los procesos de retracción y crecimiento urbanos acompañaron directamente a las fases de crecimiento económico. La planificación urbana adquirió un papel puramente testimonial en el curso de la evolución histórica de la ciudad. Los períodos de auge económico fueron seguidos de un crecimiento urbano desahogado, alimentado por la especulación, y desbordaron la capacidad de los poderes públicos para ordenar el espacio. En los períodos de recesión los poderes públicos tomaron la iniciativa constructora, movidos por la urgencia y las necesidades de suministrar vivienda como

necesidad primaria. Cada fase histórica encuentra su reflejo en el plano de la ciudad. En ambos períodos las necesidades coyunturales se impusieron al respeto de los planes a largo plazo. La noción de interés público desapareció de la ciudad en lo que se refiere a la ordenación espacial.

A finales de siglo xx, el resultado de todo ello podía apreciarse en el plano de la ciudad: un casco histórico literalmente destruido, habitado mayoritariamente por población marginal o inmigrante, una zona de ensanche incompleto, una zona industrial contaminante extraordinariamente próxima a zonas residenciales hasta época muy reciente, un sinnúmero de instalaciones militares abandonadas de difícil y costosa conversión a uso civil, una presencia militar aún considerable dentro de la misma ciudad y la extensión creciente del fenómeno periurbano, alimentado por los promotores de suelo urbano.

Las implicaciones que esta situación tiene para la vida urbana no han sido nunca suficientemente evaluadas. Pero es claro que la ciudad actual está llena de tramas incoherentes, de discontinuidades físicas y de bordes internos que separan unas zonas de otras. La desagregación espacial entre barrios, que se transmite a la vida social, es consecuencia directa de todo este proceso de crecimiento urbano dislocado.

La nueva situación creada por las fuertes inversiones de las distintas Administraciones, la reindustrialización, la necesidad de reconvertir a uso civil amplísimas zonas desmilitarizadas, la aparición del turismo cultural como nueva actividad económica y los proyectos de turismo residencial que se proyectan en diversas zonas del municipio y de la Comarca abren nuevas incógnitas sobre el desarrollo espacial de la ciudad, que los nuevos planes de ordenación urbana deben ordenar para evitar que la desagregación y el aislamiento mutuo de las zonas urbanas sigan siendo la característica más destacada de la ciudad.

Bibliografía

- AMANN, A., CÁNOVAS, A. y MARURI, N. (2005): "Ordenación del C.I.M. de Cartagena", en *Catálogos de Arquitectura*, nº 15. pp. 118-121. Murcia.
- ANDRÉS SARASA, J. L.: *Cartagena: crecimiento y desarrollo industrial*. Murcia, Cámara de Comercio de Cartagena, 1982.
- *Evolución del comercio en el área urbana de Cartagena (1960-1987)*. Murcia. Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Cartagena, 1988.
- *La actividad comercial en el centro urbano de Cartagena*. Cartagena. Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Cartagena, 1992.
- *Economía urbana de la Región de Murcia*. Murcia, 1995.
- *Urbanismo contemporáneo. La Región de Murcia*. Universidad de Murcia, 1995.
- *La Universidad ante la rehabilitación de las ciudades históricas*. Universidad de Murcia, 2005.
- ANGOSTO GARCÍA-VASO, J. A.: *Relación urbana, histórica y arqueológica de Cartagena*. Cartagena, 1979.
- ARANDA MERCADER, J. D.: *Conoce el oeste*. Cartagena, 2000.
- AUTORIDAD PORTUARIA DE CARTAGENA. *Memoria anual (1992-2002)*.
- REVISTA DE PUERTOS DEL ESTADO, Nº 40 (marzo 1997).
- AA.VV. (1982): *Historia de la Región de Murcia, tomo IX*. Murcia. Editorial Mediterráneo, 1982.
- BERNAL GARCÍA, J. J. y GARCÍA SÁNCHEZ, A. (dir.): *El puerto de Cartagena. Análisis e impacto económico sobre la economía comarcal y regional*. Autoridad Portuaria de Cartagena, 2000.
- BONET CASCIARO, J.: *Cartagena 1992. Indefensión y ruina*. Cartagena, 1992.
- CARTAGENA EN CIFRAS (1996-2003). Dirección General de Economía y Estadística de la Región de Murcia. Murcia.
- CARTAGENA ZONA ECONÓMICA ESPECIAL (1995).
- CORTINA GARCÍA, J.: *La evolución de la economía de Cartagena (1940-1996)*. Murcia. Caja de Ahorros de Alicante y Murcia, 1998.
- DIAGNÓSTICO TURÍSTICO DE LA REGIÓN DE MURCIA. Consejería de Turismo y Cultura de la Región de Murcia, 2001.
- EGEA BRUNO, P.: *Cartagena, imagen y memoria*. Cartagena, 1999.
- GÓMEZ VIZCAÍNO, A.: *Castillos y fortalezas de Cartagena*. Cartagena. AFORCA, 1997.
- LÓPEZ MARTÍNEZ, J. F. y CHACÓN BULNES, J. M.: *Cartagena. Aproximación al paisaje urbano*. Universidad Politécnica de Cartagena, 2000.
- MAS, J. (dir.): *El puerto de Cartagena*. Cartagena. Junta de Obras del Puerto, 1979.

- PÉREZ ROJAS, J.: *Cartagena 1874-1936. Transformación urbana y arquitectura*. Murcia. Editora Regional, 1986.
- PLAN ESPECIAL PARA EL DESARROLLO DE CARTAGENA (1990).
- PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA: TEXTO REFUNDIDO. Ayuntamiento de Cartagena, 1989.
- SANTAELLA PASCUAL, F.: *La artillería en la defensa de Cartagena y su Base Naval*. Cartagena. Editorial Aglaya, 2001.
- SOLER CANTÓ, L. *El recinto de Cartagena*. Cartagena, 1987.
- TORNEL COBACHO, C. (coord.): *Manual de Historia de Cartagena*. Cartagena, 1996.
- TORNERO GÓMEZ, J.: *La Sierra de Cartagena. La Estación Naval de la Algameca y sus condiciones ambientales*. Madrid. Ministerio de Defensa, 2000.

Notas

1. Para conocer la evolución de la economía reciente de Cartagena, CORTINA GARCÍA, J., *La evolución de la economía de Cartagena (1940-1996)*. Murcia, Caja de Ahorros de Alicante y Murcia, 1996, pp. 170-185.
2. ANDRÉS SARASA, J.L. *Economía urbana de la Región de Murcia*. Murcia, 1982, pp. 84-85.
3. Los diferentes PERI del casco histórico pueden ser consultados en la página web del Ayuntamiento de Cartagena (www.ayto-cartagena.es/urbanismo) dentro de la sección dedicada a la gerencia de urbanismo.