



*Reflexiones retrospectivas al modelo urbanístico de  
ocupación del litoral murciano:  
El caso de La Manga del Mar Menor  
Salvador García-Ayllón veintimilla*

**AYSING**  
Ingenieros y Arquitectos Consultores



Universidad  
Politécnica  
de Cartagena



## PROLOGO

La Manga del Mar Menor, que en su día fue el abanderado del desarrollismo en la costa murciana constituye un ejemplo muy pedagógico a la vez paradigmático del proceso de colonización del litoral regional. Y esto no se debe simplemente al hecho de erigirse en la primera gran apuesta urbanística de Murcia o por su espectacular singularidad orográfica única en el mediterráneo. Su interés para colectivo de arquitectos se fundamenta en su prolongado y atribulado desarrollo que le llevó de ser un paraje de excepcionales posibilidades a mediados de los 50 a la compleja situación urbanística que acontece a día de hoy. Entre ambos extremos van apareciendo distintos momentos de crecimiento explosivo, incertidumbre o las diversas crisis económicas vividas en el último siglo. Por tanto, aparte de su valor ilustrativo desde el punto de vista de la interacción de los ciclos económicos y los grandes proyectos urbanísticos, el caso de La Manga es la base de un debate que los arquitectos hemos de hacer extensivo para reflexionar en base a la experiencia adquirida sobre como ha de afrontarse a nivel regional la ocupación del territorio en nuestra costa.



## 1. ANTECEDENTES

El proyecto de La Manga ha despertado desde siempre gran interés por su enorme singularidad, tanto desde el punto de vista técnico, como desde la perspectiva económica y sociológica, en lo que ha sido posiblemente no sólo el mayor proyecto empresarial de la Región de Murcia, sino el acicate que la ha convertido en una de las regiones punteras en la industria turística.

Hasta hace cinco décadas, el turismo era actividad absolutamente residual en aquella comarca del Mar Menor, reservada exclusivamente a algunas de las familias adineradas de Murcia y Cartagena, pero más por su condición de terratenientes que por su "vocación de disfrute". De hecho, el Mar Menor no era un lugar agradable para el veraneo, debido a que las palpables carencias de infraestructura hacían muy difícil la obtención de un mínimo confort. Tampoco existía una cultura definida de descanso estival en la Región como la actual, debido en gran medida por la ausencia de unas condiciones mínimas de salubridad en las playas de antaño. En consecuencia, los únicos pobladores de esas tierras eran acaudalados terratenientes agrarios que levantan enormes caseríos autosuficientes en la Ribera del Mar Menor, a los que trasladaban familias extensas, con todos sus enseres y servicio, para pasar allí unos 4 o 5 meses, con especial predilección en los meses de septiembre y octubre. Ejemplos emblemáticos de esto fueron la familia Servet, que construyó en San Pedro del Pinatar la Casa del Reloj, (donde terminaría sus días Emilio Castelar, presidente del gobierno de la I República); los Barnuevo en la Ribera, (considerados por muchos fundadores de esta localidad) o los Celdrán en Cabo de Palos.

En aquella época, la actividad turística a nivel empresarial era inexistente, y se centraba en algunas iniciativas muy puntuales de interior como el pequeño Hotel Balneario de la Encarnación de Los Alcázares, fundado en 1904, o algunos clubes náuticos de escasa entidad, realizados en madera, a imitación de las antiguas casetas de baños, como el de los Alcázares, construido a inicios de los años 20 como complemento de la Base Aérea. Otro caso era el club de Los Nietos, construido ya en 1954, al abrigo siempre de unas pocas familias, que hacían uso de sus instalaciones sólo en época de veraneo. A esto se añadía, además, el hecho de que por aquel entonces la actividad económica de la comarca se concentrase en la minería que, empecinada en horadar toda la orografía de La Unión y sus alrededores en búsqueda de la preciada piritita, era una compañera del todo incompatible para el entorno como reclamo turístico de sol y playa.

La cosa no parecía pintar pues nada fácil para un joven y visionario abogado llamado Tomás Maestre Aznar, que tras sus primeras visitas veraniegas en la década de los cuarenta vio claro que este paraíso en la costa murciana atesoraba un potencial incalculable de desarrollo urbanístico que atrajese a un sinfín de turistas adinerados que estuviesen dispuestos a pagar por disfrutar de un pedazo de paraíso.

Maestre litigó desde entonces sin descanso con todos sus familiares, empleando en ocasiones polémicos y poco transparentes métodos hasta hacerse con la titularidad de la mayor parte de los terrenos de La Manga Norte, una antigua y repartida herencia que el clan Maestre había adquirido en la desamortización liberal del siglo XIX. Más tarde llegaría por medios también muy controvertidos la adquisición de la zona sur a la familia Celdrán, con lo que el proyecto de Maestre podía echar a andar.

## 2. EL PLAN BONET

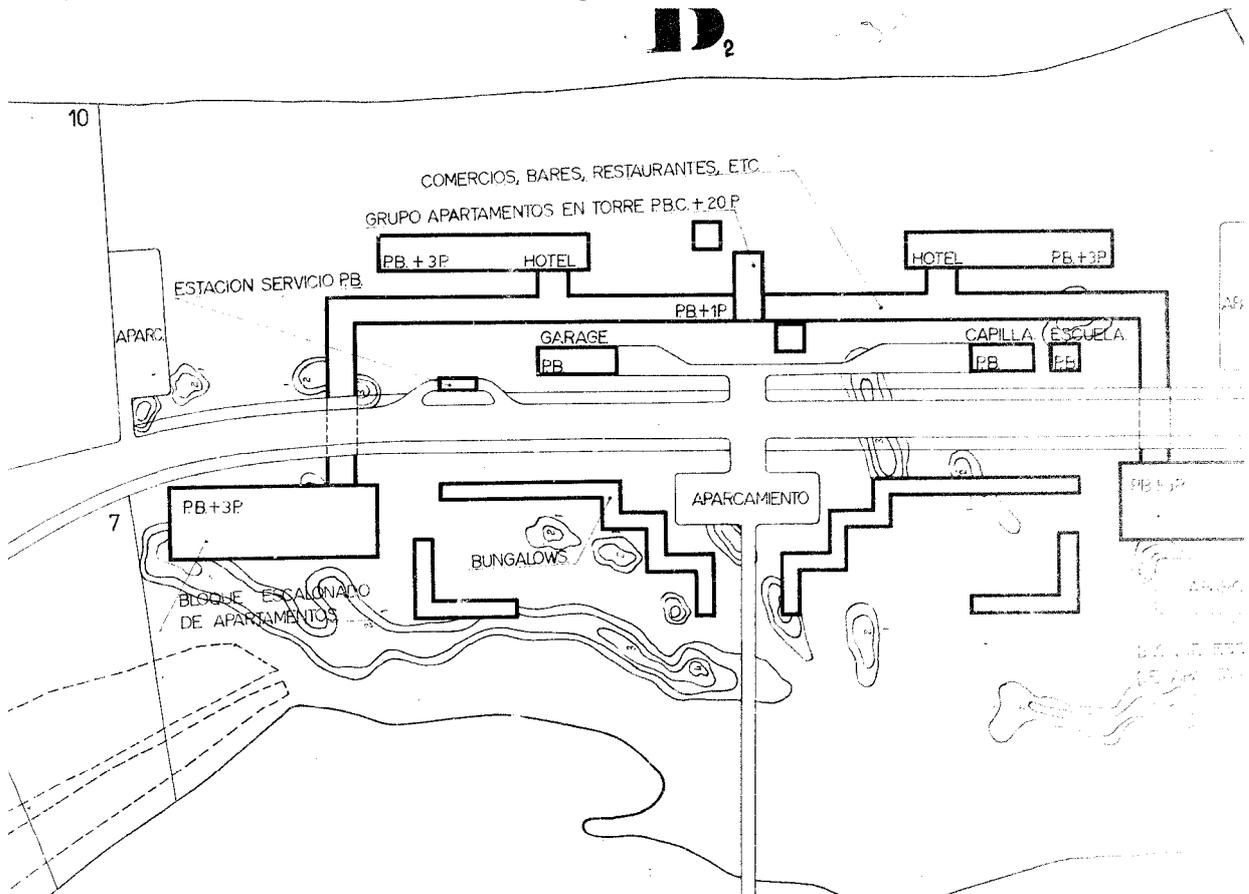
Por la compleja naturaleza jurídica y administrativa del lugar, y el indudable hecho de enfrentarse a una experiencia pionera prácticamente no ensayada con anterioridad en toda la geografía nacional, el proceso urbanístico de La Manga constituye una larga y complicada empresa de inigualables proporciones. Paradójicamente, el primer proyecto de Tomás Maestre consistió realmente en iniciar sólo la construcción de la zona Norte, que era la primera que se consiguió, procedente en su mayoría de su tío Tomás Maestre Zapata. Este paraje debía ser unido por medio de una carretera de nueva construcción con San Pedro del Pinatar y la carretera de Alicante. Era un proyecto de conexión por puentes del que existía un anteproyecto de la Segunda República. El proyecto se completaría con una segunda fase en la zona sur cuando adquiriese los terrenos. Sin embargo, la lentitud que adquirió el proceso de compra y litigio de las parcelas, y los proindivisos que los Maestre poseían en la zona norte, permitió a Maestre Aznar abarcar la compra del resto de terrenos y por tanto abordar el proyecto conjunto de todo el brazo de mar. La compra de la zona sur se planteó entonces con la idea de organizar un proyecto general que pretendía construir los dos extremos de La Manga, dejando una finca relativamente extensa virgen en el centro de la lengua de arena, de unos dos kilómetros, que conservara intacta la esencia natural del paraje.

Una vez estuvo consolidado el dominio a lo largo de toda la Manga, Tomás Maestre recurrió en 1961 a un arquitecto catalán consolidado con fama de buen urbanista y experiencia en este tipo de grandes empresas. Y no se equivocaba. Antonio Bonet no era sólo un prestigioso arquitecto, reconocido por obras maestras como la casa barcelonesa de La Ricarda, sino que se había especializado en grandes proyectos de urbanización en enclaves turísticos como Punta Ballena (Uruguay), Argentina y Salou. Sin embargo, su aceptación por parte de la crítica de la época había sido desigual, ya que a los primeros proyectos urbanísticos de gran reconocimiento en Sudamérica como el de Punta Ballena, siguieron otros de gran controversia, como los realizados a su vuelta a España junto a Bohigas y el grupo R en diversos enclaves de Cataluña como Montjuic o la Barceloneta.

Y esta restinga de arena en el litoral murciano parecía esconder a priori más dificultades y polémicas sorpresas que muchos de sus proyectos anteriores, pese a encontrarse amparado por la flexibilidad técnica que, en principio, le iba a aportar

el desarrollo de la recientemente aprobada Ley de Centros y Zonas Turísticas. Esta regulación nacional, creada casi ad-hoc en 1962 al margen de la Ley del Suelo de 1956 para La Manga, tenía como premisa básica desarrollar en un corto lapso de tiempo una infraestructura turística de alta calidad en enclaves escasamente explotados hasta en entonces. El trazado de Bonet abandonó pronto la idea inicial de Maestre de concentrar la edificación en la zona Norte y Sur de la Manga dejando una franja central virgen. En este sentido, aportó una gran dosis de racionalidad técnica y de coherencia con la realidad de las demandas del mercado, orientándose en un entorno elitista y exclusivo con una población máxima de unas 70.000 personas (esta cifra quedaría fuertemente rebasada por el desarrollo de los acontecimientos posteriores concentrándose en La Manga casi 300.000 turistas).

**D<sub>2</sub>**



*Estructura de los núcleos planteada inicialmente por Bonet en su plan director de 1963*

En los primeros esbozos del plan se puede observar la mano del colaborador de Bonet, sin embargo, pasados estos primeros titubeos, el pensamiento lecorbusiano del catalán se impone en el momento en que este asume para sí mismo la totalidad del proyecto. La filosofía de Bonet como ordenador del territorio estaba íntimamente ligada a los dogmas urbanísticos del movimiento moderno vigentes desde IV congreso del CIAM en Atenas, (al que Bonet acudió, junto a Sert, en calidad de delegados del

GATCPAC), conjugados con cierta idea visionaria de tridimensionalizar hasta el extremo el proceso creador de ciudades. En este sentido se circunscribe el afán por no crear una trama regular adaptada a la ortodoxia de los mandamientos modernistas, creando núcleos sistemáticos que, trabajando tanto la planta como el alzado de manera conjunta, generaban puntas de densidad que funcionaban a modo de compartimentos estancos cada dos kilómetros a lo largo de toda la traza.

Estas concentraciones de densidad, formadas por alzados de más de 20 alturas, se estructuraban en planta cosiendo la trama de polígonos (entre los que se reparten altas y bajas densidades) a través de las infraestructuras y los equipamientos. En éstos, Bonet como responsable de la mayoría, puso gran empeño y mucho cariño, con un profundo estudio de todos sus aspectos y condicionantes que contemplaba los más mínimos detalles (analizando incluso aspectos como la distribución del grado de salinidad del agua subterránea por si hubiese que realizar pozos para solucionar el problemas del abastecimiento).



Esta trama de pequeñas ciudades autónomas era más que una respuesta a las directrices de la Carta de Atenas que firmaron Bonet y Sert (en relación a la teoría orgánica del espaciamiento de altos edificios bajo la necesidad de liberar suelo para oxigenar la planta de las ciudades), un acoplamiento a las necesidades de mercado que imponía la creación de un entorno elitista fragmentado a lo largo de un espacio tan sumamente alargado. Bonet aspiraba a crear un cierto efecto de simbiosis con el virginal paisaje que le rodeaba, generando una armoniosa alternancia de densidades en la edificación, tal y como hiciese en proyectos anteriores como los planes Buenos Aires o Argel de Le Corbusier, o en la aclamada Punta Ballena, sin renunciar a los

nuevos tratamientos especiales de las piezas más pequeñas, que empezaban ya a imponerse a principios de los sesenta.

### **3. EL BOOM DE LOS SESENTA**

Tal faraónico despliegue de atracciones recogió sin problemas el apoyo entusiasta del delegado de Turismo del Ministerio en Murcia. Esa receptividad no la encontró sin embargo en la Diputación provincial, cuyo presidente tenía familiares litigando con Maestre por los terrenos en la Manga Norte, ni en otras autoridades locales y personas influyentes de la Región, que recelaban de las intenciones del empresario. Esta situación presagiaba un camino duro y tortuoso para el desarrollo del proyecto. Sin embargo, la implicación personal del ministro Fraga Iribarne y su Ley de Centros de Interés Turístico Nacional, cuya aprobación consagraba, (a un selecto grupo de empresarios del panorama nacional, como José Banús en la Costa del Sol o Tomás Maestre en La Manga), un marco regulatorio redactado exprofeso para su inmediato desarrollo, hizo que de la noche a la mañana todos los permisos y trámites se aceleraran de manera extraordinaria. Y es que la implantación de esta ley permitía la generación de macroprocesos urbanísticos con una legislación propia del Ministerio de Turismo, postergando los mecanismos de supervisión tradicionales. Esta flexible normativa establecía una única herramienta de diseño a gran escala mediante un Plan Director, al cual se le permitía un amplio margen de discrecionalidad y una escasa exigencia de concreción con el único requerimiento por parte del legislador de generar un proceso urbanístico orientado al turismo de alta calidad. Tal era el empeño del gobierno de Franco de atraer las divisas extranjeras y asentar la imagen de apertura mediante el *Spain is different*, que Bonet y Maestre consiguen ir solventando las muy diversas trabas técnicas y jurídicas con las que se va encontrando el proyecto con una velocidad inesperada. Los aspectos que resultan insalvables por las exigencias del empresario, como era la ocupación y titularidad de zonas del Dominio Público Marítimo (los hoteles que Tomás Maestre quería construir en el propio mar como parte de los 12 núcleos compactos, aprovechando la ausencia de una regulación rigurosa en materia de costas a principio de los 60) se dejan pues para el posterior planeamiento de desarrollo. Así pues, en poco más de un año, el empresario madrileño y el arquitecto catalán reciben todas las bendiciones del Ministerio para un proyecto que ordenaba de manera integral un extenso territorio que abarcaba dos municipios que ni tan siquiera contaban ellos mismo por aquel entonces con un instrumento de planeamiento general (tan solo el ayuntamiento de Cartagena tenía un plan urbanístico, que sólo ordenaba de manera pormenorizada su casco urbano). Gracias a los créditos blandos y el sometimiento de otras administraciones en temas como el aporte de agua (para el cual Bonet, ante la dificultad del asunto, había estudiado incluso el grado de salinidad del agua con la idea de excavar pozos para abastecer a la futura población). Las obras empezarían

en 1963, abriendo ya los primeros hoteles y bungalows en 1965. El gigantesco proyecto echaba a andar a pasos agigantados, mejorando las previsiones más optimistas.



*Avances en La Manga a finales de los 60.*

#### 4. LA CRISIS DE LOS SETENTA

La crisis de los 70 fue sin duda el germen que empezó a resquebrajar la sólida unidad y coherencia de la que presumía el proyecto de Bonet. El proyecto, pese a que contaba con todas las bendiciones financieras y administrativas del régimen desde Madrid, ya había atravesado ciertas dificultades económicas por su ambicioso formato y faraónicas dimensiones, como habían expuesto en petit comité algunos de sus inversores durante una feria del turismo a finales de los sesenta. Además, la aprobación el 28 de abril de 1969 de la primera Ley de Costas que venía a regular por primera vez el dominio público marítimo, sus bienes y su aprovechamiento, estaba complicando la relación con algunos estamentos administrativos en torno a puntos del proyecto, como la desecación de la laguna El Vivero, los puertos deportivos del Estacio y los edificios flotantes que se pretendían unir a la costa con pantalanes (estos últimos, tras varias modificaciones de los planes, no se acabarían llevando a cabo, constituyendo la primera gran derrota administrativa de Maestre y Bonet). Va a ser entonces cuando la suerte le empieza a dar la espalda a Tomás Maestre iniciándose al tiempo el cambio del clima económico en España. Acuciado por la incipiente caída de las ventas y la subida de los tipos de interés que empiezan a atenazar a sus sociedades, el empresario madrileño primero transfirió la propiedad a algunos de sus socios y constructores de gran parte de los terrenos que quedaban libres en los espacios que separaban los 12 núcleos de densidad del Plan Bonet. Esto supuso una primera pérdida de uniformidad de la perspectiva urbanística del proyecto, obligando a Bonet a realizar serias modificaciones para intentar salvaguardar los fundamentos de la coherencia y dignidad del plan urbanístico.

Y es que la favorable coyuntura que había acompañado al proyecto manguero comenzó a desmoronarse a mediados de los 70. El proyecto de Maestre se había beneficiado no sólo de los créditos blandos de casi al 0% que habilidosamente había conseguido del régimen (que se especulaba en su día que fueron concedidos a fondo perdido), sino de un contexto económico nacional de crecimiento que asociado a los bajos tipos de interés y a la cultura del desarrollismo yeyé que embriagaba a la sociedad, había permitido la entrada de numerosos inversores y compradores especulativos. Sin embargo, la crisis del petróleo de 1973 vino (aunque con un cierto retraso) a resquebrajar por completo los planes de Maestre cuando éste se encontraba en plena fase de expansión. La economía española, que venía alcanzando crecimientos del PIB de más del 10% desde la instauración de los Planes de Estabilización de los apodados tecnócratas de 1959, vio frenado el desaforado crecimiento nacional de la década de los 60.

Sin embargo, la herida de muerte vendría los años siguientes con la prolongación en el tiempo de la crisis, que alcanzando por completo la década de los setenta, forzó a Maestre a vender también al final de esos años y a principios del siguiente decenio, gran parte de los solares y terrenos que, aun formando parte de elementos estratégicos de las zonas central y norte de plan urbanístico, habían quedado todavía sin ejecutar debido a la falta de liquidez. Las costosas inversiones en infraestructuras (dragados y movimientos de tierras) en el Puerto del Estacio y en la ciudad lacustre de Veneciola, unidas a ruinosos negocios como el Casino, le obligaron a desprenderse de un gran número de propiedades, ya no en favor de sus primeros socios del proyecto, sino a los constructores y contratistas, llegando incluso a pagar personalmente con terrenos para que continuasen las obras a albañiles, fontaneros y un largo etcétera de trabajadores que no tardaron en convertirse en una oligarquía de pequeños promotores y especuladores locales. El planeamiento de un Bonet, ya anciano y desvinculado por completo del proyecto, terminó por deshilacharse a jirones en un reino urbanístico de taifas, donde cada pequeño promotor empezó a hacer un proyecto por su cuenta, en muchas ocasiones sin hacer uso de los fundamentos técnicos más básicos. En este sentido, la coyuntura política y legislativa acompañó fuertemente el fenómeno de desmembración del Plan Bonet. De un lado, las competencias urbanísticas, recién establecidas por la Constitución de 1978 en sus artículos 148 y 149, estaban siendo transferidas de manera implícita por el Estado, en clara dejación de funciones, a las Autonomías (posteriormente cuando el Estado intentó recuperarlas en parte a través del texto refundido de la ley del suelo de 1992, éste fue seriamente desautorizado por el Tribunal Constitucional que anuló 2/3 de su articulado y declaró competencias urbanísticas básicas y supletorias en la sentencia 61/97). Esto favoreció sin duda que, en regiones con escasa tradición autonómica como la murciana, la responsabilidad en lo relativo a la vigilancia y el control urbanístico se delegase en la práctica fundamentalmente en los ayuntamientos, pese a que esta autoridad no adquiriese realmente carta de naturaleza hasta la aprobación de la Ley del Suelo de la Región de Murcia de 2001. Éstos, provistos de las tradicionales Normas Subsidiarias (figuras de planeamiento antecesoras de los planes generales actuales), tuvieron por tanto durante los años de transición del régimen urbanístico estatalista al autonómico un amplio margen de discrecionalidad, que en el caso de San Javier y Cartagena, las dos corporaciones locales administrativamente responsables de La Manga, asumieron una inequívoca complicidad con las aberraciones urbanísticas que durante la década de los 80 se ejecutarían.



## 5. La Nueva Manga

En palabras de un testigo y actor, el jefe de numerosas obras en la zona y posteriormente gerente del Club Costa Cálida, Javier Gea, el reparto apresurado de tierras entre pequeños propietarios que empezó a darse a finales de los setenta *“provocó en parte lo que yo considero un desenfoco de la idea de Tomás Maestre, porque estas empresas lo que querían era directamente hacer dinero rápido,[...] por lo que no hubo una sintonía de fachadas, ni en los planes parciales, se hicieron cosas no correctas en cuanto a volúmenes, en cuanto a gradas... todo estuvo motivado por esa especie de suspensión de pagos de Tomás Maestre (López-Morell, Pedreño y Baños, 2005)”*.

Tal descontrol evidentemente no pudo llevarse a cabo sin la permisividad y en muchos casos connivencia de las autoridades administrativas más implicadas en la regulación urbanística en aquellos momentos: los ayuntamientos. En este sentido, tanto el ayuntamiento de Cartagena, (gobernado sucesivamente por distintos alcaldes socialistas desde la preautonomía hasta la llegada del partido cantonal en 1987), como el ayuntamiento de San Javier, gobernado por un único alcalde de AP hasta 1995 (José Ruiz Manzanares, dueño de varias sociedades promotoras inmobiliarias) hicieron gala de una dejación de funciones más que sospechosa. En este marco económico y administrativo, el desmembramiento del plan urbanístico de Bonet fue cuestión de pocos años, quedando éste diluido en un marasmo de

planes parciales que iban aprobando los municipios de San Javier y Cartagena sin subordinación alguna a una figura de planeamiento general (he aquí el germen de la colmatación y ausencia de equipamientos y zonas verdes de la actualidad), llegando incluso a darse el caso de expedirse licencias de urbanización y construcción a obras que ni tan siquiera habían presentado proyectos de planeamiento de desarrollo.

Acabado el periodo preautonómico y ya avanzada la década de los ochenta, tras el primer cambio de gobierno regional del socialista Hernández Ros a Carlos Collado, los poderes públicos autonómicos intentarán desarrollar iniciativas legislativas para implementar una lógica en la planificación y zonificación territorial, que recondujese la situación de ausencia de una política de ordenación del crecimiento urbanístico de la Manga y el Mar Menor, y a la vez definir las franjas del litoral que fuesen del dominio público. La situación por aquel entonces de la restinga manguña era urbanística y funcionalmente caótica: ausencia absoluta de zonas verdes, carencia de equipamientos colectivos y espacios libres, saturación de las infraestructuras, construcción de urbanizaciones turísticas como Viviendas de Protección Oficial (VPO), ocupación irracional e indiscriminada de una franja litoral de playa entrecortada a la que se le había segado toda continuidad...

Un posible punto de inflexión en este proceso se produjo sin duda tras la aprobación por el Estado de la Ley de Costas en 1988. Ésta, en el propósito de delimitar el dominio público marítimo-terrestre (asegurando su integridad y adecuada conservación) y garantizar el uso público del mar y de su ribera, establecía en su artículo 23 una servidumbre de protección que recaía sobre una zona de 100 metros medida tierra adentro desde el límite interior de la ribera del mar (extensión que incluso podía ser ampliada en determinados casos). Sin embargo, también incluía una disposición transitoria tercera indicando que en "los terrenos clasificados como suelo urbano a la entrada en vigor de la presente Ley estarán sujetos a las servidumbres establecidas en ella, con la salvedad de que la anchura de la servidumbre de protección será de 20 metros". Esta disposición tercera, aplicable al régimen urbanístico de La Manga, resultaría aun así especialmente conflictiva en la zona de San Javier, debido al hecho de ser la franja más estrecha de la restinga de arena y al estar el proceso urbanizador escasamente consolidado por la edificación, con lo que el conflicto jurídico y administrativo se aventuraba como inevitable.

La aprobación de este nuevo marco regulatorio coincidiría además con la tramitación de las Normas Subsidiarias de San Javier, un municipio que ordena por primera vez la integridad de su territorio, especialmente en la controvertida zona de La Manga. El ayuntamiento resulta en su tramitación relativamente condescendiente con el status quo vigente. Aún así, las consecuencias del nuevo marco regulatorio impuesto por la CARM serán demoledoras para los intereses creados en La Manga, en especial porque fue en aquel momento cuando la Comunidad Autónoma decide asumir plenamente sus competencias en urbanismo y ordenación del territorio, empezando a recortar parte del alcance de las

aprobaciones provisionales del planeamiento de los municipios (política que se haría extensiva a partir de entonces) y desarrollando diversas iniciativas legislativas muy controvertidas. De entre ellas, cabría destacar las tres siguientes en el caso del Mar Menor:

1) Desclasificación como suelo urbano de la Isla del Ciervo (isla del Mar Menor propiedad de Tomás Maestre en la que incluso había construido una carretera que la comunicaba con la restinga manguña, infraestructura que el Tribunal Supremo le obligaría a dismantelar años después, al tratarse de una concesión administrativa con fecha de caducidad).

2) Desclasificación como suelo urbano de la antigua bahía del Vivero en La Manga de Cartagena (el aterramiento de esta bahía colindante con las salinas que Tomás Maestre siempre consideró como suelo de su propiedad, era un lugar tradicional de desove y cría de alevines de dorada y lubina hasta que Maestre procedió a su desecación y posterior relleno).

3) La iniciativa que más polémica generó: el acuerdo del Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma en 24 septiembre de 1987 que a propuesta del Consejero de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, D. José Fuentes Zorita, promulgó la suspensión de 25 licencias urbanísticas en La Manga que afectaban a la revisión de las Normas Subsidiarias del Ayuntamiento de San Javier, que se consideraba violaban el dominio público-marítimo terrestre en sus deslindes pues no se ajustaban a las servidumbres de la Ley de Costas y trasvasaban de manera ilegal el aprovechamiento correspondiente al dominio público litoral de la Z.M.T. al interior de las parcelas edificables.



El Gobierno regional suspende las normas de planeamiento de San Javier

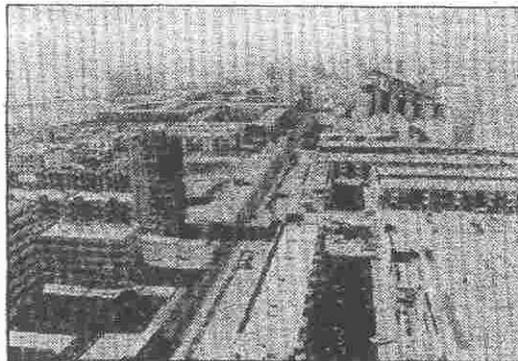
## Stop al crecimiento urbanístico de La Manga

El ejecutivo autónomo ha impugnado 2.240 licencias concedidas por el Ayuntamiento

El Consejo de Gobierno de la Región acordó en su reunión de ayer suspender la aprobación de las normas subsidiarias de planeamiento del término municipal de San Javier, por cuanto se han apreciado deficiencias que obligan a introducir modificaciones consideradas sustanciales. Las normas, que afectan directamente a la zona de La Manga dependiente de San Javier, se remitirán al Ayuntamiento para que introduzca las modificaciones, las saque a información pública y las remita de nuevo al Gobierno regional, para su aprobación definitiva.

El consejero de Obras Públicas, José Salvador Fuentes Zorita, señaló ayer que, entre otros errores, el proyecto incumple la Ley del Suelo, al intentar calificar como urbanizables zonas donde no es posible esa consideración. Asimismo, aseguró, «se permitía la construcción de edificios de 21 plantas, mientras que en la normativa de la Comunidad Autónoma para la zona sólo se permiten diez.»

Fuentes Zorita resaltó que «las normas presentadas por el Ayuntamiento de San Javier desvirtúan la verdadera vocación de La Manga, a la que la Comunidad Autónoma tiene catalogada como centro turístico de interés, mientras que el Ayuntamiento pretende convertir la parte que le corresponde de La Manga en una zona residencial.» En el caso de que en un plazo de cuatro meses el Ayuntamiento de San Javier no introduzca las modificaciones necesarias y presente de nuevo el plan a la Comunidad Autónoma para su aprobación, será el propio Gobierno regional el que elabore el plan urbanístico de la zona, dijo el consejero, quien añadió que la Comunidad Autónoma



Freno a las construcciones en La Manga, impuesto por el Gobierno regional. pretende elaborar un plan de infraestructura urbanística para solucionar los problemas de agua, saneamiento y energía doméstica que padece en la actualidad La Manga.

El Consejo de Gobierno acordó también la desclasificación como suelo urbano del plan parcial de Puerto Mayor, el cual previa la construcción de 2.800 viviendas en una zona de mar. Asimismo, el ejecutivo murciano también decidió impugnar 2.240 licencias concedidas por el Ayuntamiento de San Javier para la construcción de viviendas.

El Gabinete ha aprobado también dos decretos relacionados con el medio ambiente. Uno es el de estructura orgánica de la Agencia Regional del Medio Ambiente y la Naturaleza y el otro regula la organización y funcionamiento del Consejo Asesor para el Medio Ambiente y la Naturaleza, que deroga otro anterior.

Por último, el Gabinete ha aceptado la cesión gratuita de dos parcelas, hecha por los ayuntamientos de Lorca y Yecla, para construir viviendas de promoción pública; y ha aprobado definitivamente un convenio con el Ayuntamiento

de Cartagena, por el que la Consejería de Sanidad contribuye al mantenimiento de los Hogares Funcionales de Menores. Este convenio fue aprobado inicialmente por el Consejo de Gobierno y hoy le ha dado el visto bueno definitivo, tras ser aceptado por el pleno de la corporación cartagenera.

### Estructura de la agencia del Medio Ambiente

El Consejo de Gobierno ha aprobado el decreto de estructura orgánica de la Agencia Regional para el Medio Ambiente y la Naturaleza, en desarrollo de lo dispuesto en la Ley Regional 10/1986, de 19 de diciembre, que la creó. El decreto establece también la integración en la Agencia de todos los departamentos de la Administración Regional con competencias parciales en la materia, y que estaban adscritos a las consejerías de Administración Pública e Interior; Política Territorial y Obras Públicas; Agricultura, Ganadería y Pesca; Economía, Industria y Comercio y Sanidad, Consumo y Servicios Sociales.

La flagrante y torticera alteración del primigenio Plan del C.I.T.N. con sus trasvases de volumetría y segregaciones ilegales, el inexplicable no cómputo de cuerpos volados, trasteros, terrazas, escaleras, etc..., y la indefinición de rasantes laterales que permitía dejar fuera del cálculo de la edificabilidad miles de m<sup>2</sup> bajo la rasante de la Gran Vía, había llevado a la situación de que muchos polígonos de uso colectivo de La Manga superaban con creces la edificabilidad media bruta de los 5 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup> (dentro de la aplicación "generosa" que venía haciéndose esos años de la normativa vigente) y aparecían pintorescas herramientas de planeamiento como el famoso denominado "espacio cautelar público flotante", una manera de computar espacios libre y

zonas verdes, que el plan mencionaba y el usuario podía fijar donde gustase en el planeamiento de desarrollo, por supuesto para su uso exclusivo privado. La tramitación de las Normas Subsidiarias intentaba sin duda paliar parte de esta situación regulando algunos de los incumplimientos, e intentando trasvasar parte del aprovechamiento del dominio público a las parcelas edificables en algunas de las zonas controvertidas. Sin embargo, el gobierno

Regional puso pie en pared en este momento exigiendo una regulación urbanística mucho más restrictiva, y suspendiendo numerosas licencias de promociones edificadas o en fase de urbanización. Sin duda alguna, con esta parálisis urbanística el gobierno regional abrió a finales de los 80 la caja de pandora del urbanismo murciano, provocando una guerra con promotores y los Ayuntamientos de Cartagena y San Javier, que acaparó durante meses las portadas de los periódicos. El municipio de San Javier, al igual que algunos municipios murcianos a lo largo de la década de los 70, ya había tramitado por primera vez un planeamiento general de su territorio en 1976 bajo la figura las Normas Subsidiarias. Sin embargo, y estando por aquel entonces las competencias en poder del Estado a través del Ministerio de Obras Públicas, la aprobación de dichas Normas Subsidiarias fue derogada por el Tribunal Supremo en una sentencia de 1978, ya que en dicho planeamiento tan sólo se ordenaba la parte continental de San Javier dejando la "patata caliente" de La Manga sin actualizar, remitiéndose tan sólo al Plan Director Bonet, que ya entonces se había visto ampliamente adulterado y sobrepasado por los acontecimientos actuales.

## **6. El resultado heredado: un problema de gestión, no de planeamiento**

El órdago planteado por el gobierno regional terminó siendo un rotundo fracaso. La errónea estrategia jurídica llevada por la administración, junto a la conciencia de lobby que por primera vez adquirió el empresariado murciano, le propinaron un rotundo revolcón jurídico a la administración en los tribunales. La Manga terminó así de configurar su aspecto actual entre finales de los ochenta y mediados de los noventa. De hecho, incluso la compensación salomónica adoptada en las nuevas NNSS de San Javier, que tras trasvasar la edificabilidad de las zonas que resultaban incompatibles con la Ley de Costas al interior del cordón dunar intentó paliar parte del desaguisado limitando la altura máxima edificable de 20 alturas de media a unas PB+9, resultó ser más dañina que beneficiosa. Las construcciones, al reducirse su altura (y por tanto su esbeltez), se multiplicaron y ensancharon en planta, creando el potente impacto visual actual que hace que haya tramos en los que el visitante circula por el viario central sin poder ver el mar ni a derecha ni izquierda.

La situación derivada del fallo de los tribunales y el posterior hiperdesarrollo llevarían aparejado el problema a futuro de gestionar todo este entramado creado a gran velocidad y con escasa planificación. Los nuevos problemas eran pues la nueva estructura circulatoria, la escasez de equipamientos y servicios, o la cultura creada por Maestre de sufragar las infraestructuras a través de la inversión de los privados (lo que permitió a los ayuntamientos de Cartagena y San Javier no invertir lo necesario en un brazo de mar que sí que aportaba pingües réditos a sus arcas, creando tensiones secesionistas). Todo este nuevo marco creado iría poniendo sobre la mesa, en los años sucesivos, la pregunta de si era necesario dotar a La Manga de infraestructuras y servicios dimensionados para una población que sólo los

necesitaba un par de meses al año. Este contexto obligó, durante la década de los noventa, a crear un Consorcio constituido por la CARM y los Ayuntamientos de Cartagena y San Javier para sufragar inversiones como el desdoblamiento del viario o las glorietas por ejemplo.

La problemática de la Manga se visto, por tanto, bastante reducida actualmente, desde el punto de vista urbanístico, a un problema más enfocado a la gestión que al planeamiento. El hecho de que el planteamiento final de la barra de arena quedase más o menos totalmente configurado a principios de los noventa ha permitido a las administraciones posteriores comprimir notablemente las polémicas y controversias político-urbanísticas en tres o cuatro focos concretos, más cercanos a la problemática que se heredó en torno al déficit de infraestructuras que la última década de ardor inmobiliario provocó, que a los propios aspectos que debiese regular los instrumentos de planeamiento.

En estos últimos años, se está tramitando un nuevo Plan General (en ambos municipios para adaptarlos a la Ley del Suelo Regional en su TRLSRM de 2005), que vendría a reemplazar a las Normas Subsidiarias y PGOU que se aprobaron en el controvertido proceso de finales de los ochenta. Sin embargo, las incertidumbres y los intereses creados ya no revisten las polémicas de antaño, en tanto en cuanto el brazo de arena es ahora ya, de manera casi consolidada, un suelo urbano en su integridad (y cuando se dice en su integridad es porque todo el suelo que hay en La Manga es, de manera singular, prácticamente urbano residencial en su totalidad), y tan sólo acompañan a la polémica pequeños retazos del pasado como el eterno Plan Parcial del Vivero, el inacabado Puerto Mayor o la problemática finalización de la ciudad lacustre de Veneciola. Estos vestigios de lo que fue el glorioso pasado del proyecto de Maestre están desde hace años enfangados en procesos jurídicos en los tribunales, cuya resolución no se prevé a día de hoy próxima. Por tanto la configuración, por fin, del primer Plan General de La Manga en el tramo municipal de San Javier, curiosamente, (cincuenta años después de haber sido prácticamente el primer territorio murciano que contaba con una figura de planeamiento que ordenaba pormenorizadamente la integridad de su territorio), responde más a cuestiones formales y administrativas de adecuar la desfasada regulación vigente a los términos de la Ley del Suelo de la Región de Murcia de 2001, que a la necesidad de acometer nuevos proyectos.

Actualmente las polémicas en torno al planeamiento urbanístico se centran hoy en día en otros puntos de la Región de Murcia, donde el furor desarrollista no llegó en su momento ya que La Manga, gracias a su extraordinario potencial, era capaz por si sola de absorber toda la oferta inmobiliaria ofreciendo los más variopintos negocios especulativos.

Provincia/Región	Km de costa	Porcentaje de urbanización primer km. de costa.
Murcia	274	13,6%
Alicante	244	49,38%
Valencia	126	28,7%
Castellón	139	23,5%
Cdad. Valenciana	509	37,19%
Cataluña	699	39,3%

Fuente: Estrategia para la Sostenibilidad de la Costa. (M<sup>o</sup>M.Ambiente).El País.

Paradójicamente esta singular concentración del fervor inmobiliario en los escasos 20 km de restinga de arena ha permitido a la Región de Murcia ser con diferencia la Comunidad Autónoma con mayor proporción de costa libre, gracias al particular sacrificio que se hizo con La Manga durante estos últimos cincuenta años. Sin embargo todavía quedan incógnitas por resolver en el complejo puzzle que forma La Manga, siendo la más importante de ella el resolver que se hace con un territorio que muestra ya graves signos de saturación y agotamiento cuando todavía quedan muchas zonas que el planeamiento permite legalmente urbanizar. Estas reflexiones deberán ayudarnos no sólo proponer un programa de resolución del problema de La Manga, sino, a través de un razonado debate, a sentar las bases de un marco general de actuación en la ocupación del litoral que sin duda el día que la crisis económica se termine retomará su actividad en la costa murciana.



*El litoral sur de la Región de Murcia, de gran potencial y escasa urbanización. ¿Quizás la nueva Manga?*