

TURISMO Y ESTRATEGIAS PARA LA RECUPERACIÓN DE LAS CIUDADES HISTÓRICAS

*José Luis Andrés Sarasa*¹

Director Escuela Universitaria de Turismo de Murcia

RESUMEN

En este trabajo se plantea el papel que debe jugar el turismo en la recuperación de las ciudades históricas y de un modo concreto de aquellas que han soportado fuertes procesos industrializadores, con importantes inflexiones.

Se empieza analizando una serie de consideraciones en torno a lo que damos en llamar *segunda naturaleza*, el patrimonio histórico en su más amplia acepción. Entre estas consideraciones se hace hincapié en las exigencias medioambientales que un turismo de estas características plantea.

Conocidas las exigencias, como advertencia previa, se pasa al análisis de cada uno de los agentes que intervienen en el proceso y las estrategias que se proponen llevar a cabo. Los agentes son cuatro: Ayuntamiento, Autoridad Portuaria, Comisión Europea y empresarios.

Palabras clave: Segunda naturaleza – revitalización – Cartagena - saber hacer - calidad ambiental - plan general ordenación urbana – catálogo – integración – URBAN - dinamización turística - consorcio.

ABSTRACT

This paper is a report on the role that tourism should have in the recovery of historical cities. It will deal more precisely with those cities which suffered a severe process of industrial development with important inflections.

We will start by analyzing a number of considerations on what we will refer to as *second nature*, that is, the widest sense of historical heritage. Among such considerations it will be stressed the environmental demands that tourism will be facing in the future.

Once the demands have been clarified as a previous warning, we will proceed to analyse the different agents involved in the process as well as the most adequate strategies to be adopted. There are four such agents: Town Council, Port Authorities, European Commission and finally, the business sector.

Key words: Second Nature - Development - Cartagena - Know-How - Environmental Quality - Urban General Planning - Catalogue - Integration - URB - Tourist development - Trust.

Fecha de recepción: 3 de mayo 1999.

1 Escuela Universitaria de Turismo de Murcia; Paseo del Malecón nº 5, 30004-MURCIA (España).

Desde no hace mucho tiempo se observa un fenómeno de incuestionable trascendencia para la recuperación de las ciudades históricas. Un fenómeno que cabe definir por el gusto, la necesidad, el redescubrimiento de la *segunda naturaleza*, constituida por el patrimonio histórico, en el más amplio sentido del término, que se encierra en estas ciudades, depositarias de la personalidad y el carácter de las gentes que actuaron en el escenario de su vida cotidiana. Esta circunstancia obliga, en primer término, a plantear unas consideraciones generales que ponen de relieve las interrelaciones que mantiene la actividad turística con las políticas urbanas.

a) Necesidad de la segunda naturaleza

La *segunda naturaleza*, es buscada, casi podría decirse anhelada, por una doble corriente de personas que vienen a generar el mismo efecto, la misma demanda: la recuperación de los cascos históricos. La primera corriente está constituida por aquellas gentes que un día se dejaron seducir por la moda de vivir en las áreas periurbanas, personas que redescubren, revaloran la vida urbana, donde en realidad reside la vida social plena. Probablemente debería decirse que ha fracasado la periferia y por eso se busca de nuevo el centro, aunque el nefasto proceso urbanizador que se generó ahí queda como testigo de una época que optó por abandonar los cascos históricos a su suerte. La segunda corriente la pone en circulación la sociedad de ocio en la que nos encontramos inmersos, da la impresión que acaba de descubrir que en la ciudad hay algo más que intenso tráfico, ruido, infinidad de gentes que esperan ansiosos el fin de semana para encontrarse con la montaña, el sol, el mar, el ejercicio al aire libre; averiguan que sus cascos históricos esconden los hitos y los nodos que permiten comprender, no sólo la realidad social que la ha producido, sino las raíces de una personalidad que durante demasiado tiempo está corriendo el riesgo de ser anulada. Esta corriente tiene la particularidad de generar una necesidad a esta nueva sociedad, una necesidad que demanda consumo y el patrimonio se convierte en producto turístico que cada vez interesa a mayor número de personas.

En esta doble corriente se produce una curiosa paradoja: ambas se necesitan para lograr sus fines. En efecto, tanto una como otra exigen un entorno de calidad como elemento indispensable para conseguir el éxito. Recuperar la función residencial y comercial del centro histórico requiere fuertes operaciones de rehabilitación, en este sentido se han puesto en marcha distintas acciones en busca de fórmulas capaces de sacar del lamentable estado en el que se encuentran buen número de ciudades. Pero hasta de ahora la práctica totalidad de estas fórmulas se apoyan en la legislación sobre el suelo, una legislación que tan sólo reconoce dos figuras de actuación, la rehabilitación y la remodelación; figuras que habitualmente tropiezan una y otra vez con una realidad aplastante, difícilmente alcanzarán su objetivo si no son capaces de introducir una tercera figura operativa, la revitalización.

b) Revitalización de los cascos históricos: tipología de ciudades

En base a estas consideraciones es oportuno plantearse un interrogante clave y ambicioso en los objetivos que se propone alcanzar ¿Cómo revitalizar un casco histórico, mar-

ginado física y socialmente, pero que acoge en su seno los elementos definidores de la personalidad de la ciudad? Una buena solución puede ser a través de una actividad económica que sepa subordinarse a los elementos presentes; unos elementos que le resulten básicos y por ello tenga que respetarlos y elevarlos a la categoría de funcionales. Una funcionalidad que dará prestigio y calidad ambiental al entorno, por ello pasará a ser apetecida por los nuevos residentes al mismo tiempo que atraerá a una población flotante que demanda otra serie de actividades complementarias, como son comercios especializados, hoteles, restaurantes, etc., que impulsan el esfuerzo rehabilitador e inversor de las políticas urbanas que afrontan la conservación del patrimonio.

Esta búsqueda de fórmulas, por regla general, muestra una desesperante y desconcertante cortedad de miras, se acogen a un modelo que ha funcionado en un espacio concreto y se pretende aplicar allí donde se detecta un problema similar. El error tiene fatales consecuencias, pues no puede olvidarse que cada casco histórico tiene una personalidad propia, gestada por las diferentes representaciones que han tenido lugar en el escenario de su vida cotidiana.

En este sentido podría decirse que nos encontramos con dos categorías de ciudades, aquellas que han soportado el devenir de los tiempos languideciendo funcionalmente y han conservado su viejo solar sin grandes convulsiones generadoras de bruscas expansiones urbanas, la ausencia de necesidad de espacio físico ha permitido mantener más íntegros sus cascos históricos. Por otra parte, están aquellas ciudades que, además de ser milenarias, han experimentado los impactos del desarrollo industrial y el consiguiente proceso urbanizador. Un desarrollo industrial que ha comportado fuertes inflexiones seguidas de otras tantas etapas reindustrializadoras con diferentes exigencias a su entorno. En estas sucesivas etapas siempre se ha buscado satisfacer las necesidades de la industria a través de una planificación con un principio claro: subordinar la ciudad a los intereses de la nueva función. Los resultados no pueden ser más lamentables, escaso o nulo respeto al patrimonio y abandono del casco histórico a favor de los ensanches y áreas residenciales, ámbitos más propios de la ciudad industrial que de la histórica, que ha visto como su centro perdía paulatinamente dos de sus funciones más singulares y además definidoras del concepto de ciudad: la residencial y la comercial. En estas circunstancias nos atrevemos a exclamar ¡Bienvenido sea el turismo! como actividad económica revitalizadora de un patrimonio, si se aplica una planificación a la nueva función capaz de insubordinarse a su tradicional postulación, consistente en aplicar la misma metodología que en etapas anteriores, subordinar toda la ciudad a las exigencias de la nueva función, que precisa como elementos básicos a todo el casco antiguo, elementos insustituibles en el producto que se quiere vender, *la segunda naturaleza*, tanto para los nuevos residentes como para unos turistas con renovada conciencia cultural.

c) El ejemplo del casco antiguo de Cartagena

En esta situación, el problema fundamental, para ambas categorías de ciudades, estriba en descubrir cómo debe afrontarse la recuperación urbana y la consiguiente transformación en producto turístico. Problema que se convierte en el objetivo de este trabajo pero aplicado a la ciudad histórico-industrial de Cartagena, ciudad en la que constatamos pro-



Figura nº 1. *La difícil accesibilidad y el mal estado de la morfología se convinan como elementos degradables de la **segunda naturaleza** y dificultan la adaptación de la nueva funcionalidad.*

vechosas experiencias. Un objetivo que se concreta en un complejo e interrelacionado análisis de tres categorías de factores: actores, estrategias y conflictos.

La elección de Cartagena como marco de operaciones no responde ni al capricho ni a la proximidad. El casco histórico de Cartagena está declarado Conjunto de Interés Histórico Artístico por RD 3046/1980, abarca una superficie aproximada de 60 Has con cerca de 17.000 habitantes. Se trata de una ciudad histórica, tres veces milenaria, que alberga en su casco antiguo elementos singulares en la historia de la humanidad, no es posible hablar, por ejemplo, de las Guerras Púnicas sin aludir al papel que juega Cartagena. Convertida en vía de penetración del conjunto de pueblos que dominan las mejores páginas de la protohistoria, más tarde se convierte en cabeza de puente en Europa del Imperio de



Figura nº 2. El abandono del Casco Antiguo a favor de los ensanches y de las áreas residenciales hace perder la funcionalidad residencial a edificios que en otras épocas tuvieron singular representación. Unos edificios que a su deterioro añaden la presencia de elementos indeseados en el ambiente urbano y que afectan muy seriamente a la demanda de calidad.

Carthago. La conquista por los romanos y la posterior romanización la transforman en una activa zona comercial. También será plataforma militar en sucesivas circunstancias en torno al poder musulmán del norte de África. En momentos más próximos se acomoda a las miras políticas sobre el Mediterráneo. Sin olvidar su estratégica posición en las rutas comerciales. Este destacado proceso histórico ha impactado fuertemente su solar con elementos representativos de todos los aconteceres, hitos y nodos que surgen a cada paso; pero también hay que admitir que este solar, desde mediados del siglo XVIII, experimenta diversos procesos de remodelación para acomodarlo a las exigencias de las sucesivas funciones que se implantan: portuario-militar-comercial-industrial. Funciones que ejercen un doble papel sobre la ciudad, plantean nuevas exigencias, generan elementos de indudable interés, como puede ser un cautivador patrimonio de arqueología minero-industrial-militar.

La alternativa funcional hoy añade un efecto indeseado de gran magnitud y que es preciso abordar en primer lugar y con gran eficacia. Es suficientemente conocido que estas ciudades industriales con el inicio de los años 90 se sumergen en un desesperante declive que afecta profundamente al estrato social que se asienta sobre estos espacios. Un estrato social que no puede ser ni marginado ni olvidado si de verdad se quiere alcanzar los objetivos de recuperación del espacio físico. En definitiva, se imponen unas estrategias de planificación integral donde rehabilitación, revitalización y recuperación social se aborden globalmente.

Un objetivo tan ambicioso como necesario que deberá saber hacer una política de armonización y concertación entre economía urbana, calidad ambiental y bienestar social.

d) El turismo como «filière» del saber hacer

Sin duda alguna, el turismo es una actividad económica de primera magnitud. Las experiencias cercanas hablan continuamente de la buena marcha de la actividad turística en sus implicaciones directas en la creación de empleo y en la aparición de pequeñas empresas de las más diversas actividades capaces de revitalizar un casco histórico. Pero además de estas realidades palpables conviene considerar los buenos augurios que desde distintos organismos llegan para generar ilusión. Entre estos augurios, para el caso que nos ocupa que exige un umbral amplio, merece citarse el Informe Final del Grupo de Alto Nivel, recibido por el Comisario europeo responsable del turismo el 22/10/1998, para el turismo y el empleo.² «El informe del Grupo de Alto Nivel (GAN) confirma el importante papel desempeñado por el turismo en la realización de los objetivos de la Unión Europea y en particular para el crecimiento y la creación de empleo. Según el GAN, el turismo debería conocer a lo largo de los próximos años, tasas de crecimiento apreciables, superiores a la media de la economía. Éstas deberían situarse en una horquilla anual entre el 2,5 y el 4 % en términos de volumen de negocios y de 1,0 al 1,5 % en términos de empleo. Esto significa que en el ámbito de la UE, se podrían crear entre 2,2 y 3,3 millones de nuevos empleos en actividades turísticas de aquí a finales de la próxima década. Además, el impacto del turismo sobre otras actividades también generará empleo».

Estos datos económicos están en el punto de mira de todos los esfuerzos que se vienen realizando para convertir cualquier paisaje en un buen destino turístico. Si la buena marcha de la economía justifica toda acción de gobierno, no cabe duda de que los índices en los destinos turísticos arrojan interesantes resultados en la renta familiar disponible y en la caída del paro, en particular en las capas sociales menos favorecidas como son las mujeres y los jóvenes que buscan su primer empleo.

Queda puesto de manifiesto la aportación del turismo a la economía urbana y al bienestar social. Sin embargo, la relación del turismo con la calidad ambiental se presenta más compleja, por lo cual se aborda en un punto concreto, como queriendo darle toda la importancia que tiene, ya que como se ha indicado más arriba, sin un producto de calidad difícilmente puede alcanzarse el éxito, ni en el retorno residencial ni en la compra del producto turístico. Además, la calidad ambiental del casco histórico determina la naturaleza de las políticas a aplicar. En este aspecto convendría no olvidar la necesidad de establecer un equilibrio entre función residencial y turística para evitar conflictos y disfuncionalidades.

1. CALIDAD AMBIENTAL EN LA CIUDAD HISTÓRICO INDUSTRIAL DE CARTAGENA

Las sucesivas planificaciones urbanísticas para responder a los diversos procesos industrializadores han subordinado el espacio urbano, y sacrificado la herencia arquitectónica, a

2 EURO-INFO: *El Boletín de la política empresarial*. Noviembre, 1998. Comisión Europea.

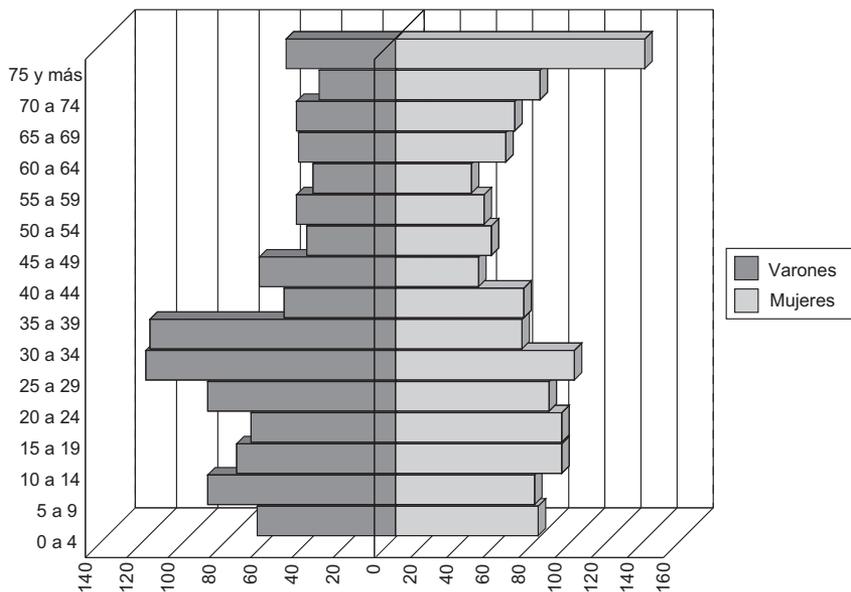


Figura nº 3. Los elementos más representativos de la ciudad, los hitos de su agitada historia que ocupan una posición estratégica en el Casco Antiguo, sufren un largo proceso de deterioro.

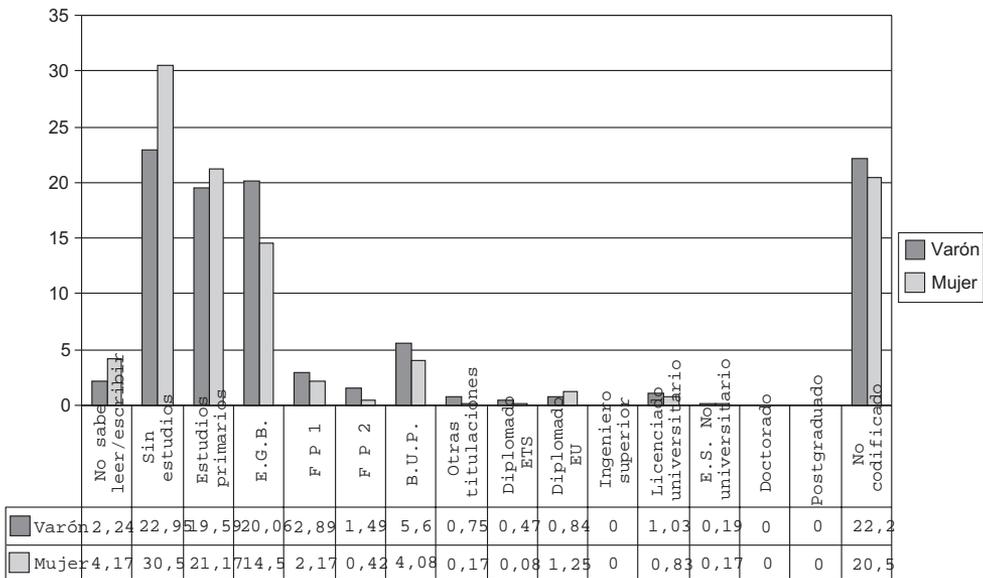


Figura nº 4. La presencia de áreas vacías en el centro neurálgico de la ciudad, en el límite de sus espacios más concurridos, son signos evidentes del declive de la ciudad y de condiciones ambientales lamentables.

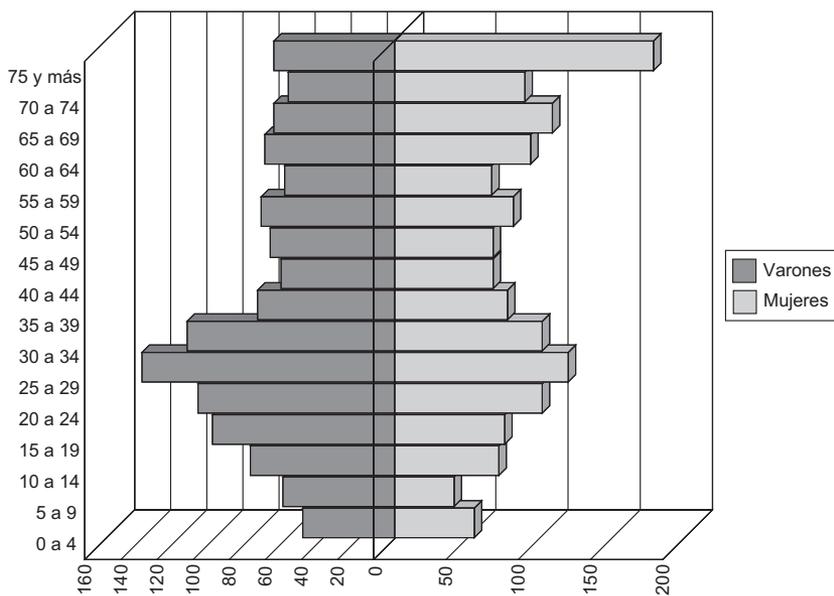
PIRÁMIDE DE POBLACIÓN ÁREA MALFORMADA (1998)



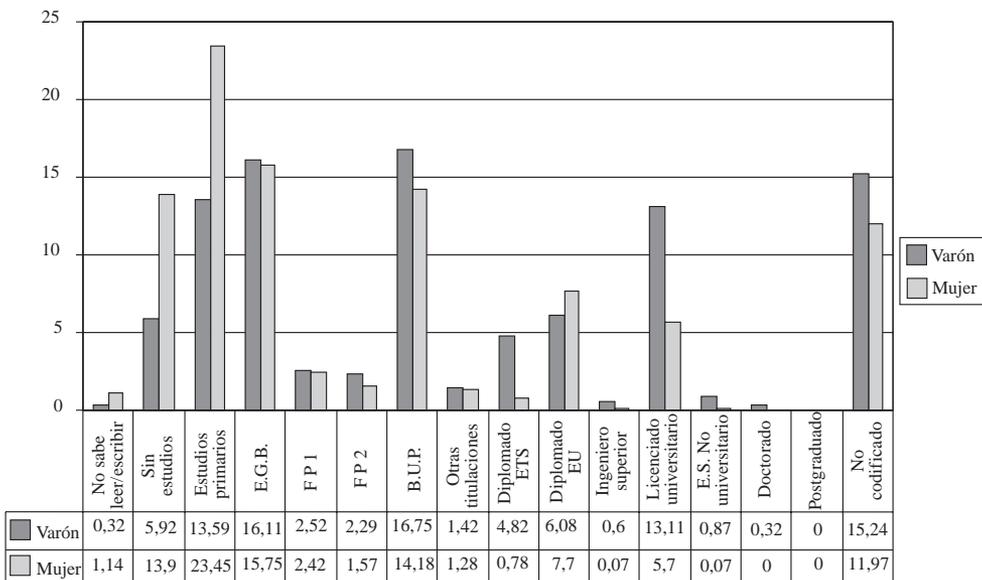
NIVEL DE INSTRUCCIÓN ÁREA MALFORMADA (1998)



PIRÁMIDE DE POBLACIÓN ÁREA NUEVA (1998)



NIVEL DE INSTRUCCIÓN ÁREA NUEVA (1998)



las exigencias de la funcionalidad impuesta y más recientemente a la moderna circulación. La superposición funcional y planificadora desemboca en una fragmentación del espacio urbano desarticulado, que invita a la planificación vigente a elaborar tantos Planes Parciales como unidades se individualizan, acción que impide acometer el problema de una manera global. Esta fragmentación se caracteriza porque alternan espacios diversos, desde los que no existe edificación alguna, aunque se extienden por el centro neurálgico de la ciudad y por ello convertidos en una importante reserva arquitectónica, hasta los que su morfología sufre un largo proceso de deterioro, aquí se encuentran los elementos más representativos de la historia de la ciudad, todo ello flanqueado por amplias superficies testigos de pasadas funciones urbanas, como son instalaciones militares, portuarias e industriales, pero que ocupan una estratégica posición y se encuentran fuera de servicio. Esta sucinta descripción revela una calidad ambiental de dudosa cualificación como para ser un marco atrayente, constituye una *segunda naturaleza* francamente deteriorada e impregnada de elementos que la sitúan lejos de ser un destino turístico y residencial, acorde con las exigencias de los compradores que se guían por las características que adornan al mito que se acaba de crear.

Con esta premisa básica queda patente que la acción de todos los agentes y sus respectivas estrategias debe centrarse en la recuperación del patrimonio, entendido en su sentido más amplio, pero dotándolo de una calidad óptima. Esta calidad óptima tiene una doble exigencia, en primer lugar la recuperación de los elementos arquitectónicos y del paisaje urbano para crear un entorno de calidad, que nunca debe significar colocar bancos, maceteros y papeleras en los lugares más concurridos, a la vez que los espacios más amplios se convierten en aparcamientos. Conseguida la recuperación, no puede olvidarse que la calidad de este entorno queda sometida al riesgo que supone el propio desarrollo turístico, por ello, la segunda gran preocupación debe ser la de preservar esta *segunda naturaleza* por el interés de cuantos pertenecen al sector turístico o vienen a residir a ella, pues no conviene olvidar que la razón de ser del turismo y de las zonas residenciales es un entorno de calidad y no contaminado. Además, se ha adquirido suficiente experiencia de lo costoso que resulta la recuperación.

La segunda naturaleza en el casco histórico de Cartagena se define por las siguientes características: la planificación del ensanche y las áreas residenciales que circundan a la ciudad ha originado un acusado despoblamiento, que a su vez genera una situación crítica en su población, las gentes que permanecen en este espacio se definen por su envejecimiento y débil formación para afrontar los retos de competitividad que la nueva funcionalidad exige; este proceso de despoblamiento tiene como consecuencia inmediata la reocupación de las viviendas vacías por población marginal. La estructura por edades que se presentan en las gráficas adjuntas muestran un pronunciado envejecimiento, acompañado de una débil formación. Dos aspectos de trascendental importancia para lograr una recuperación y revitalización armónica, sin conflictos.

Como es lógico este deterioro social se produce por el estado ruinoso en que se encuentran sus edificios, a la amenaza continua de desplomes se suma las recientes campañas de demoliciones que dejan un espacio urbano con abundantes eriales sociales. Unos solares que tienen débil demanda pero que en el momento en que se elaboran políticas rehabilitadoras y revitalizadoras generan fuertes plusvalías que introducen un nuevo problema, la dificultad de realojar a la población que los ocupaba. Son desplazados a espacios periféri-



Figura nº 5. El deterioro social, el continuo despoblamiento y los abundantes derribos dan lugar a la aparición de amplios eriales sociales, que en el entorno de las áreas vacías configuran un espacio de compleja recuperación.



Figura nº 6. Los eriales sociales que se extienden indiscriminadamente por todo el casco antiguo, tienen débil demanda en la situación actual: altos precios del suelo, entorno degradado, ausencia de funcionalidad definida. Sin embargo, sus propietarios esperan de las políticas rehabilitadoras la generación de fuertes plus-valías, que dificultaran el rearme social.

cos y jamas podrán volver a su antigua residencia. Además, la lenta operación de recuperación transforma a estos eriales sociales en espacios desdeñables, su abandono los convierte en vertederos de basura y en lugar de reunión de la población más marginal. Espacios donde al anochecer es peligroso penetrar y todo el patrimonio se presenta como instalado en un gran suburbio.

Este deterioro social y urbanístico tiene como consecuencia inmediata el abandono de la actividad comercial y con ella la pérdida de toda funcionalidad, incluida la residencial, aquí sólo quedan las familias con menos posibles. Pero el riesgo de expansión del deterioro es palpable.

La calidad visual del espacio urbano y de su legado arquitectónico resulta muy deprimente. La generalización del uso de la uralita, los plásticos y materiales de derribo causa mucho daño a una arquitectura que encierra múltiples particularidades. Se descubre una especie de autorreconstrucción carente de toda garantía de calidad. A esta situación se añade una fuerte contaminación, de una parte, la que procede de su industria portuaria y de la químico-metalúrgica que sobrevive en la misma ciudad; de otra, la derivada de un abandono urbano, como es la falta de limpieza de sus calles, mala o nula recogida de basuras, etc. Además, la baja densidad demográfica ha facilitado que algunas de estas viejas casas se habiliten como locales de ocio, donde el ruido se convierte en elemento distorsionador. Por último, la mala accesibilidad invita a no recorrer estos espacios y sin unas buenas infraestructuras que conecten a la ciudad con sus ámbitos circundantes es muy difícil alcanzar el éxito. Es preciso abandonar la planificación que ha hecho imprescindible el uso del automóvil.

En este estado de cosas se hace urgente la búsqueda de unos actores con estrategias de futuro que eviten las disfuncionalidades y los conflictos, tanto de intereses como de competencias, entre administraciones y empresarios relacionados con el sector turístico.

2. ACTORES Y ESTRATEGIAS

Los apuntes que anteceden acerca del estado en que se encuentra el Casco Antiguo de Cartagena, la *segunda naturaleza* que deberá atraer a residentes y turistas, evidencia una serie de carencias, a pesar de los 1.500 millones de pesetas invertidos en patrimonio en el último cuatrienio y esperar, sólo en cruceros, cerca de 24.000 turistas. Unas carencias que exigen urgentes actuaciones si se quiere evitar los malos augurios, provenientes desde los más diversos sectores e instituciones, sobre la muerte inminente del marco urbano y del grave riesgo de desaparición que corre el patrimonio histórico. La necrosis que parece afectar al corazón de la ciudad reclama rápidas actuaciones y en este sentido cabe destacar básicamente cuatro actores con sus correspondientes estrategias, concurrentes en un único espacio y con el firme propósito de recuperarlo, aunque sus políticas no siempre son complementarias y sí generadoras de conflictos. Estos actores, por orden de aparición, con sus respectivas estrategias, son los siguientes: Ayuntamiento, con su Plan General de Ordenación Urbana; la Junta de Obras del Puerto, con el Proyecto de Integración Puerto/Ciudad; la Comisión Europea, con la Iniciativa Comunitaria Urbana; el Consorcio Turístico Cartagena Cultural con el Plan de Dinamización Turística de la Ciudad de Cartagena.

1. El Plan General de Ordenación Urbana

A finales de los años sesenta Cartagena se convierte en una ciudad plurifuncional dependiente de fuerzas exógenas, cuyo resultado es una desbordante dinámica económica y urbanística. Ante esta situación el Ayuntamiento responde con un Plan General de Ordenación Urbana, que revisa al de 1961, adaptándolo a la Ley del Suelo de 1975.

Su primera propuesta se localiza en 1977, y, aunque en un principio es aprobado por el Ayuntamiento, es rechazado por la contestación social, en particular por la denominada «Comisión Democrática de los 39». Ante la situación de conflictividad surgida en la ciudad el Ayuntamiento aprueba a mediados de 1982 una propuesta de actuación global presentada por una Comisión Técnica de Estudio y Asesoramiento, en la que tienen representación el Ayuntamiento, Colegio de Arquitectos y Consejo Regional, en ella se crea la Oficina de Gestión del Plan para redactar el Plan General. Por fin, en diciembre de 1983 se aprueba el Avance que da vía libre a la redacción definitiva, al mismo tiempo se crea una Comisión de seguimiento con representación de los grupos políticos municipales que va marcando las directrices que deben ser recogidas por la revisión del Plan.

Probablemente estas circunstancias, el hecho de las dificultades del funcionamiento de una comisión ante una realidad tan compleja, son las responsables de que el Plan resulte demasiado ecléctico. Recopila y acepta las disposiciones e intenciones de la legislación vigente y busca una postura conciliadora con todas las fuerzas que han adquirido alguna responsabilidad, los efectos están palpables en el espacio urbano. Aquí radica la banalidad del plan, hay un exceso de preocupación por la planificación del objeto material y falta una planificación del objeto formal, no se advierte interés por la funcionalidad que debe jugar el espacio. Hay reiteración del trabajo que debe hacer el arquitecto, entonces cabe preguntarse ¿quién debe hacer el resto? ¿qué papel se reserva a asociaciones e instituciones que dan vida al espacio? ¿cuándo van a realizarse los planes por equipos interdisciplinarios? Toda la planificación del documento que se comenta resulta baldía porque desconoce la realidad social del espacio, realidad que a nuestro juicio es prioritaria.

En resumen, estamos ante una planificación en la que tan sólo interesa el aspecto material de la morfología urbana, en una palabra, se advierte una clara dependencia de la arquitectura, que da una imagen muy particular de la cuestión urbana con el consiguiente olvido de los problemas socioeconómicos. Sin ningún prejuicio se puede calificar de plan híbrido porque muestra una excesiva preocupación por cumplir con la norma legal, por ello carece de flexibilidad y se presenta incapaz de generar salidas a la serie de dificultades que la población conoce bastante bien. Hay, por consiguiente, una ausencia de consenso entre lo subjetivo y lo objetivo de la planificación. Los propósitos fundamentales que deben suscitarse ante la realidad que le toca vivir al Casco Antiguo: economía urbana; calidad ambiental; y bienestar social, son abordados con ambigüedad e indecisión al remitir con machacona reiteración a las figuras e instrumentos de planeamiento que contempla la legislación, cuando hay una conciencia ciudadana muy generalizada de que es urgente el planteamiento de soluciones, tal vez extremas y hasta radicales. Pensamos que esta planificación, con exceso de carga oficialista, no debe conformarse con aliviar estos problemas

y remitir a la elaboración de Planes Especiales, que cuando se confeccionen carecerán de la necesaria coordinación en objetivos, fines y medios. Es urgente plantearse el firme intento de imaginar soluciones globales al conjunto del Casco Antiguo, que le aporten nueva vida y la animación que hoy le falta, de tal forma que la gente acuda a él por lo que puede ofrecer. Para ello esta planificación integral debe hacer hincapié muy especial en el campo económico, con el propósito de mejorar los negocios de los comerciantes y hosteleros y los medios de vida de los residentes.

Hay toda una serie de problemas agudos que demandan serena reflexión, pero que tan sólo son citados en las «normas para la regulación de sistemas», tales como los relativos al tráfico que exigen unas estrategias muy particulares en razón de la morfología espacial y social; mejoras ambientales centradas en reducción de niveles de contaminación; mejor acondicionamiento de los restos arqueológicos y edificios históricos; pavimentación, alumbrado, ornamentación; mejora de la imagen social de la ciudad con la creación de espacios socialmente estimulantes; provisión de espacios para la actividad peatonal. Pero, sin duda, y como prioridad más importante debe situarse la perfección de las condiciones para el desarrollo de su funcionalidad como centro urbano, pero como punto de partida y consolidación de todas las soluciones demandadas más arriba. Presentar una imagen económica animada a través de su patrimonio es primordial para la revitalización de todo centro urbano. Si se combinan las visitas turísticas con unas óptimas posibilidades de compra la confianza y el interés por el Casco Antiguo está asegurado. No vemos en la planificación vigente una clara apuesta por la revitalización comercial que evite la actual situación, intensa movilidad durante la jornada de trabajo, pero que pasa a ser un desierto durante la noche o en los fines de semana.

Su única aportación positiva a favor del turismo y la recuperación de las señas de identidad se concreta en la confección del «Catálogo». La protección de los bienes artísticos y arquitectónicos encuentra su apoyatura legal en la figura de los «Catálogos», regulada por el artículo 25 del Texto Refundido de la Ley del Suelo de 1976, que tiene sus antecedentes en la Ley de Patrimonio Histórico de 1933. Posteriormente, el art. 21.1 de la Ley 16/1985 exige la inclusión del «Catálogo» en el Plan General de Ordenación Urbana. Este «Catálogo» de elementos urbanos y arquitectónicos, elaborado en razón a las competencias que sobre protección del Patrimonio Histórico tiene la Consejería de Cultura, hace referencia al conjunto municipal, aunque aquí sólo se presta atención a los elementos que estructuran e identifican el área urbana central.

El conjunto de elementos urbanos y arquitectónicos recogidos en el citado «Catálogo», además de ser básicos a la hora de buscar la identidad y significado de la ciudad, desempeñan dos papeles fundamentales: son reguladores del plano y posibilitan la legibilidad del paisaje urbano, por consiguiente contribuyen a ordenar las prácticas urbanas. Funciones todas ellas que van a continuar desempeñando, puesto que al amparo de la legislación ya citada se establece para el Conjunto Histórico Artístico de Cartagena las siguientes prescripciones:

- Inalterabilidad de la estructura urbana y arquitectónica y de su ambiente.
- Se considerarán excepcionales las sustituciones de inmuebles, aunque sean parciales.

- Sólo podrán realizarse tales sustituciones si contribuyen a la conservación general del carácter del conjunto.
- En tal caso se mantendrán las alineaciones urbanas existentes, tal como establece el art. 21.3 de la Ley 16/1985.

Además, y a tenor del art. 21.1 de la Ley 16/1985 se implantan para todos ellos tres niveles o grados de protección:

Grado 1: Elementos urbanos o arquitectónicos a los que se les dispensa una protección integral, es decir, que habrán de conservarse en su unidad construida y en todas sus partes. El alcance de la conservación integrada o integral es la definida por la Declaración de Amsterdam de 1975, a tenor del contenido de la Disposición Adicional Séptima de la Ley 16/1985.

Grado 2: Permite pequeñas modificaciones de adaptabilidad a los nuevos usos y costumbres pero siempre conservando sus estructuras fundamentales, distribuciones y configuraciones espaciales.

Grado 3: Permite adaptaciones o modificaciones con tal que conserve los elementos o partes esenciales. En estos elementos esenciales se incluyen siempre las fachadas como formas configuradoras del espacio urbano.

Está fuera de toda duda que el conjunto de elementos urbanos y arquitectónicos recogidos en el «Catálogo» que se incluye en el Plan General de Ordenación Urbana, son componentes básicos para la conformación de la imagen de la ciudad, y está suficientemente probado que la naturaleza de esta imagen contribuye de modo decisivo a la creación del mito turístico. Se trata de toda una serie de rudimentos que definen las particularidades del Casco Antiguo y hacen que se distinga del conjunto de la ciudad, e incluso del conjunto de los cascos antiguos del entorno del Mediterráneo, porque de ellos se deriva su individualidad y su personalidad, además constituyen aquellos elementos que atraen al visitante y emotivan al transeúnte.

2. La Integración Puerto/Ciudad

Se ha afirmado reiteradamente que Cartagena ha sido cuanto le ha proporcionado su puerto. En esta dilatada historia se han podido marcar cuatro etapas, las tres primeras como de subordinación de la ciudad a la función portuaria, pero en la actual se invierten los términos y el puerto, en su dársena de Cartagena, se subordina a la funcionalidad turística con que se pretende dotar a la ciudad. Una subordinación que se lleva acabo en dos facetas complementarias; la primera devolver a la ciudad la superficie de tierra y agua que hace siglo y medio le arrebató para la función comercial exportadora, y, la segunda, convirtiendo a este puerto en destino de cruceros turísticos. Una labor que queda inconclusa por la presencia de la dársena militar. Esta acción es posible por la aparición en la ciudad de una nueva Institución, la Autoridad Portuaria, que de acuerdo con la definición contenida en la Ley de Puertos y Marina Mercante (Ley 27/1992) las Autoridades Portuarias son Entidades de Derecho Público, con personalidad jurídica y patrimonio propios, independientes de los del Estado, y plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines.

La Ley de Puertos, aprobada durante 1997, otorga a las Comunidades Autónomas la gestión de los Puertos de su territorio, hasta esa fecha dependiente del Gobierno de la Nación, y regido por una Junta de Obras del Puerto. El cambio de funcionalidad de las dársenas portuarias —Cartagena y Escombreras— surgidas por los avances tecnológicos, necesidad de nuevos muelles: polivalente, de contenedores, graneles vegetales, graneles minerales, atraques de graneles líquidos, suelo industrial portuario, etc.; han dado como resultado el vaciado de funciones del puerto comercial asentado en la bahía de Cartagena desde 1875, y la consiguiente obsolescencia de unas instalaciones que privaban a Cartagena de la vista al mar. Son abundantes las afirmaciones acerca de que la ciudad vivía de espaldas al mar. Pues bien, la nueva gestión del puerto remodela toda superficie portuaria entregándosela a la ciudad, en una integración que viene a constituir una infraestructura de extraordinario apoyo al futuro desarrollo turístico en diversos ámbitos. Se urbanizan 100.000 m² que formaban un recinto cerrado de uso exclusivamente portuario, que pasan a componer un complejo lúdico-recreativo-deportivo de gran interés, además de contribuir a la desaparición de un espacio obsoleto que ha influido, muy negativamente, en la calidad ambiental de la ciudad en múltiples aspectos. Se inicia de este modo un nuevo diálogo Bahía/Ciudad.

Esta amplia superficie de tierra y agua devuelta a la ciudad se planifica para seis distintos usos complementarios al producto turístico de calidad que se desea vender, pero también mejora las condiciones ambientales y la accesibilidad en el objetivo de recuperar la función residencial del Casco Antiguo. Los seis usos complementarios, para una y otra funcionalidad, se distribuyen del modo siguiente: la Marina, nueva infraestructura portuaria prevista para 500 embarcaciones náutico-deportivas; Paseo Marítimo, configurado por una franja peatonal de 600 m. de longitud y 20 de ancho, ubicado entre la Muralla del Mar, que circunda a la ciudad de la época de Carlos III, y el Bulevar en que se convierte todo el espacio de carga del antiguo muelle comercial; un Centro comercial de 20.000 m²; el citado Bulevar, que facilita la accesibilidad a la ciudad y a los espacios creados; Parque de la Muralla, que recupera la citada muralla de Carlos III, como hito turístico de la ciudad, un parque con amplias zonas ajardinadas, espacios peatonales y láminas de agua, aparcamientos subterráneos, con un millar de plazas que facilita la problemática del tráfico en una ciudad acrópolis donde es muy difícil acceder en automóvil.

La segunda gran aportación de la Autoridad Portuaria al desarrollo turístico de la ciudad consiste en su estrategia de transformar la vocación de la dársena de Cartagena, como puerto de graneles sólidos, para convertirla en un Puerto de Cruceros Turísticos. La estrategia consiste en situar el Puerto de Cartagena como lugar de escala de este tipo de buques. En este sentido, se mantienen contactos con armadores de cruceros, se preparan itinerarios turísticos y se ingresa como socios en Medcruise, la Asociación de Puertos de Cruceros del Mediterráneo, y se participa en las ferias más importantes de este sector: Miami, Londres y Amsterdam. Los resultados no se hacen esperar, pues para mayo de 1999 se tienen unas previsiones de escalas de cruceros de seis buques de diversas compañías con cerca de cinco mil pasajeros. Para el año 2000, este puerto será escala de prestigiosas compañías, sirva de ejemplo que para finales de verano se espera la llegada de auténticos cruceros de lujo, que atracan desde la mañana temprano hasta entrada la tarde con cientos de pasajeros.



Figura nº 7. La integración puerto/ciudad como estrategia de la Autoridad Portuaria es un hecho irreversible. Dónde no hace mucho tiempo se podía ver una alta tapia y las grúas portuarias hoy se advierten las primeras obras de un gran Bulevar, con la Marina al fondo, la nueva infraestructura portuaria.



Figura nº 8. En la amplia superficie de tierra que la Autoridad Portuaria devuelve a la ciudad, se incluye el Parque de la Muralla que recupera la levantada por Carlos III, como hito turístico de la ciudad. Las obras incluyen amplias zonas ajardinadas.

3. La Iniciativa Comunitaria Urban

La Comisión Europea³ en el documento: «La Europa de las ciudades. Actuaciones Comunitarias», hace un interesante balance de la situación de determinados barrios y centros urbanos y recoge la puesta en marcha de diferentes acciones para su recuperación total, con la idea básica de que para renovar un espacio deteriorado es preciso atacar de



Figura nº 9. *El Plan URBAN se ha convertido en un buen instrumento de recuperación de fachadas en los edificios más significativos. Una acertada remodelación y acondicionamiento de los más significativos edificios contenidos en el Catálogo.*

3 COMISIÓN EUROPEA: *La Europa de la Ciudades. Actuaciones Comunitarias en el medio urbano* Unión Europea. Bruselas 1997.



Figura nº 10. La imagen más extendida por la ciudad de Cartagena es la fachada cubierta en proceso de recuperación. Una figura que alterna con el erial social, pero al que el Plan URBAN no le presta atención. Un gran error: la falta de visión integrada de la ciudad.

frente al conjunto de sus males. En este sentido, señala cómo desde 1989 algunos de los 32 proyectos piloto urbanos (P.P.U.) permitieron a los municipios experimentar nuevos planteamientos para revitalizar los barrios considerados «problemáticos». Dotados con 100 millones de ECUs hasta 1993, esos P.P.U. se integraban en uno de los cuatro ejes siguientes: desarrollo económico de barrios socialmente desfavorecidos, medidas ecológicas con objetos económicos, rehabilitación de Cascos Antiguos y explotación de las ventajas tecnológicas urbanas. Para el período de 1996/1999, fue decidida una segunda serie de P.P.U. Se seleccionaron y financiaron unos veinticinco proyectos por 60 millones de ECUs, a razón de 2 a 3 millones de ECUs por proyecto.

En 1994, teniendo en cuenta la experiencia y la perspectiva de varios años, la Comisión Europea decidió dar una nueva dimensión a este tipo de proyectos destinando 870 millones de ECUs a la Iniciativa Comunitaria URBAN (para el período de 1994-1999). URBAN se ha convertido así en la más ambiciosa de las medidas comunitarias a favor del desarrollo equilibrado de las ciudades. En ella se abordan simultáneamente todos los problemas de un barrio desfavorecido y se elabora un conjunto coherente de medidas destinadas a la creación de empresas, la orientación de personas hacia formaciones adecuadas, la mejora de las infraestructuras, la protección del medio ambiente, el fomento de la igualdad de oportunidades entre hombres y mujeres, la creación de equipos sociales y cualquier otra medida complementaria que se considere prioritaria. La financiación procede de FEDER y del FSE (generalmente en la proporción de tres cuartos y un cuar-

to) y permite realizar un centenar de proyectos en las ciudades de los quince Estados miembros.

En la comunicación a los Estados Miembros⁴ por la que se fijan las orientaciones para los programas operativos que se les invita a elaborar dentro de una iniciativa comunitaria de zonas urbanas, reitera los ámbitos y objetivos apuntados, define las zonas subvencionables por URBAN, que incluye un número limitado de zonas urbanas del interior de las ciudades, en particular de tamaño medio, con una población de más de 100.000 habitantes, las zonas que constituyen el objetivo de esta iniciativa pueden ser barrios urbanos geográficamente delimitados —ya sean unidades administrativas existentes tales como un distrito o un municipio, o incluso unidades más pequeñas— dentro de una zona densamente poblada, con un tamaño de población mínimo, un elevado índice de desempleo, un tejido urbano deteriorado, malas condiciones de vivienda y falta de instalaciones sociales. Este documento se completa con las medidas subvencionables, la contribución comunitaria a la financiación URBAN y la realización.

En resumen, si se comparan estas estrategias URBAN con los rasgos ambientales que definen el casco antiguo de Cartagena, se deduce claramente que estamos ante un espacio objetivo URBAN.

En este sentido el Ayuntamiento presentó su candidatura al Programa URBAN con un Programa Integrado para la Revitalización del Casco Histórico de Cartagena. Un Programa que busca la revitalización en base a la ubicación en este espacio de una Universidad Politécnica, claro está que este centro se convierte en un magnífico complemento de la función residencial y turística. El título del Programa responde al contenido del punto sexto del apartado I. Ámbitos y objetivos de la Comunicación de los Estados Miembros (94/C 180/02): «Los problemas urbanos deben tratarse de forma integrada, fomentando la creación de empresas, mejorando las infraestructuras y el entorno físico y proporcionando una formación profesional acorde con las necesidades...

Se trata de un programa que se inscribe en una estrategia a largo plazo de recuperación y revitalización de la ciudad y de su Conjunto Histórico. Se define una maniobra global de intervención, con diversas actuaciones, dirigidas a conseguir la plena revitalización y recuperación. Actuaciones que se dividen en dos categorías; las orientadas al ámbito de la sociedad en materia de empleo y carácter social, y las que cabe concretar como urbanísticas propiamente dichas.

Los objetivos y líneas de actuación que pretenden transformar un Casco Antiguo deteriorado y marginal, en un Conjunto Histórico revitalizado, donde la Universidad Politécnica se convierta en elemento estructurador de este nuevo espacio dinámico y con futuro, se articulan en cuatro ejes básicos:

1. Facilitar la remodelación urbanística de la zona, acondicionando las infraestructuras de acceso al Campus, construyendo y habilitando los equipamientos necesarios y favoreciendo la recuperación ambiental del entorno. Todo ello en base al PERI del Campus Universitario, por aprobar definitivamente.

4 Diario Oficial de las Comunidades Europeas. N° c. 200/4 de 10.7.96

2. Desarrollar actuaciones complementarias a la ubicación del Campus Universitario en la zona, convirtiendo la misma en un centro educativo-cultural–tecnológico que ejerza de motor de la revitalización del Conjunto Histórico.
3. Impulsar la actividad económica y la generación de empleo en la zona, reconvirtiéndola en un núcleo dinamizador del desarrollo local del conjunto del municipio.
4. Potenciar la vertebración social de la comunidad, mejorando las condiciones de vida de la población y favoreciendo la integración social y el desarrollo comunitario.

Los criterios de actuación se dividen en tres apartados, en razón directa a las tres ideas básicas que inspiran su aplicación, apuestan por un modelo integrado de actuación, que deberá completar los siguientes aspectos: la redefinición y mejora de sus condiciones urbanísticas y de las infraestructuras y equipamientos necesarios; la revitalización económica de la zona y la creación de empleo; la superación de las situaciones de exclusión social de amplios sectores de población, favoreciendo su integración social y una dinámica progresiva de desarrollo comunitario; pretenden lograr una efectiva confluencia de esfuerzos de las diferentes Administraciones Públicas y de la iniciativa social y privada, procurando un efecto multiplicador en las diferentes intervenciones; se vincula con otras iniciativas comunitarias.

En razón a los objetivos de la implantación turística conviene destacar las actuaciones propuestas para su inclusión en la iniciativa URBAN, actuaciones que se engloban en el denominado Programa Operativo y que plantea cuatro líneas estratégicas: actuaciones urbanísticas; actuaciones en la Universidad; actuaciones de Promoción Económica y Desarrollo del Empleo; actuaciones de Integración Social y Desarrollo Comunitario.

En materia de actuaciones urbanísticas destaca la aprobación inicial del PERI CA-4 UNIVERSIDAD, que prevé la ordenación de la zona y la implantación de la Universidad Politécnica en la misma. En este sentido las actuaciones se concretan en la serie de operaciones de acceso y saneamiento, dotación de equipamientos y recuperación ambiental e infraestructuras.

Las actuaciones para favorecer la instalación de la Universidad, todas ellas recogidas en el citado PERI, se programan en fases sucesivas. En primer lugar se aborda la rehabilitación del edificio que ocupó el antiguo Hospital de Marina del siglo XVIII, para ello se utilizan fondos FEDER y del MEC, en el que se alojarán las enseñanzas oportunas. En fases sucesivas el PERI plantea actuaciones que se consideran imprescindibles para el óptimo funcionamiento de una Universidad Politécnica.

Las actuaciones de Promoción Económica y Desarrollo del Empleo proponen una doble intencionalidad; de un lado, desarrollar las potencialidades económicas y de empleo de la zona en sí misma, integrando actuaciones de investigación, formación para el empleo, creación de nuevas empresas y apoyo a la inserción laboral, y, de otra, crear y consolidar en ella un centro de servicios para el empleo que actúe como dinamizador del desarrollo local y de la promoción de empleo del conjunto de municipios. La importancia de estos proyectos hace necesaria la confluencia con otras iniciativas comunitarias como NOW, HORIZON y YOUTHSTART.

Todas las actuaciones anteriores serían insuficientes si no se abordara paralelamente la problemática social concreta de la zona a través de las Actuaciones de Integración Social

y Desarrollo Comunitario, unas actuaciones que se exponen en este Programa en torno a dos ejes:

- En primer lugar, abrir procesos de integración social facilitando respuestas a problemas concretos de diferentes sectores de población: familias que viven una situación más precaria, sectores con viviendas en muy mal estado, niños no escolarizados, mujeres en situación de exclusión social, drogodependientes, etc.
- En segundo lugar, promover la vertebración del tejido social, de modo que se incremente la capacidad de la propia comunidad de participar en la resolución de sus problemas.

El conjunto de Actuaciones se programa con un presupuesto total de 2.261,4 millones de pesetas, de los que 1.580 provendrán de los Fondos URBAN y el resto de otros agentes públicos. La distribución de este presupuesto por actuaciones es el siguiente: para actuaciones urbanísticas se destinan el 43,96%; actuaciones en la Universidad, el 11,06%; las actuaciones de promoción económica y empleo absorben el 27,14%; y el resto (17,85%) se gasta en actuaciones de integración social. Por origen de los fondos invertidos la distribución es la siguiente, los Fondos URBAN participan con 39,94% de las actuaciones urbanísticas; el 12,34% en las actuaciones de la Universidad; 28,96% para las actuaciones de promoción económica y empleo; el 18,77% para actuaciones de integración social.

En definitiva, este conjunto de actuaciones, con sus respectivas inversiones, convertirán el Casco Antiguo en un espacio agradable, con un medio ambiente de calidad capaz de responder a las exigencias económicas y ecológicas que la nueva funcionalidad requiere.

4. El Plan de Dinamización Turística en la Ciudad de Cartagena

La acción de rehabilitación urbana a favor de unos objetivos concretos, que sirven a una doble funcionalidad, emprendidos por las diversas administraciones estaba quedando inconclusa respecto del aprovechamiento turístico. Una vez recuperados los elementos precisos para crear el mito turístico es necesario gestionar la promoción y venta de un producto que ya se considera en sí mismo de calidad. En este sentido, el cambio operado en la política turística regional durante 1997 va a facilitar la aparición del órgano capaz de entender y poner en valor cuanto significa gestión y promoción turística desde la iniciativa privada. Esta nueva política se caracteriza porque impulsa la creación de los Consorcios Turísticos Empresariales, que operarán la definitiva transformación del hecho turístico murciano. En este marco normativo nacen siete Consorcios, entre los que se encuentra el Consorcio Turístico Cartagena (COTURSA).

Los objetivos de este Consorcio se concretan en la prestación de los servicios necesarios en orden a la constitución, gestión, control y promoción del destino turístico Cartagena Cultural. Para el cumplimiento de los objetivos propuestos el Consorcio se plantea las siguientes estrategias: fijación de normas y reglamentos para la autorregulación de los sectores que se integran en la comercialización del producto turístico; elaboración de proyectos de mejora de la infraestructura que afecte al desarrollo del destino turístico; formación y reciclaje del personal en los sectores integrados en el Consorcio; captación y consolida-

ción de proyectos empresariales que incidan en la mejora de la calidad; proyectos de estudios de mercado que afecten a la comercialización del producto turístico; establecimiento de los canales necesarios para la búsqueda de financiación de los proyectos; ejecutar o participar en campañas, a nivel nacional o internacional, para la promoción del producto turístico; promover, por sí solos o participando en colaboración con otros entes, planes o proyectos de inversión para la mejora de infraestructuras y de calidad de la oferta turística.

Precisamente en el ámbito de estas últimas estrategias en octubre de 1998 el Consorcio Turístico Cartagena Cultural promueve un Convenio de Colaboración entre el ministerio de Economía y Hacienda, la Consejería de Industria, Trabajo y Turismo del Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, el Ayuntamiento de Cartagena y la Asociación Consorcio Turístico Cartagena Cultural para el desarrollo del Plan de Dinamización Turística en la ciudad de Cartagena. Como se advierte la estrategia es de extraordinario valor, consigue aunar los tres niveles de la Administración con los empresarios para la dinamización de la actividad turística apoyada en su patrimonio cultural. El Consorcio parte de la idea según la cual el desarrollo sostenible de la industria turística en Cartagena ha de plantearse a través de un continuo esfuerzo de cooperación interempresarial, de creación de nuevos productos turísticos y de enriquecimiento de la oferta turística, así como un aumento de la calidad en la prestación de los servicios.

Sin duda alguna, el aspecto más destacable en esta estrategia es conseguir que se declare a la ciudad de Cartagena Zona Piloto para la aplicación de un Plan de Dinamización Turística. Esta declaración supone la puesta en marcha de actuaciones con los objetivos siguientes: la mejora del medio urbano y natural del municipio; la puesta en valor y uso turístico de recursos turísticos; la creación de nuevos productos; la articulación de los recursos, servicios y oferta turística como producto y su integración como destino; la creación de órganos de cooperación y coordinación para la gestión del turismo; estudio y diseño de políticas y estrategias de producto, precio, promoción y comercialización.

Para la consecución de los objetivos del Plan cada uno de los firmantes adquiere una serie de compromisos, las diferentes administraciones se enmarcan en cauces más o menos legislativos, por ello merecen destacarse los que adquieren los empresarios, porque además son los que realmente se están llevando a cabo a favor de esta *segunda naturaleza*. Los empresarios se comprometen a estimular entre sus asociados la adopción de iniciativas y proyectos que atiendan a la modernización y mejora de los establecimientos, a la elevación de la calidad de los servicios, a la ampliación de la oferta complementaria y, en general, a la mejora de la competitividad.

Las actuaciones previstas en el Plan para mejorar la *segunda naturaleza* se valoran en 225.000.000 pts., que se financiarán conjuntamente por las tres Administraciones Públicas durante los tres años de vigencia del Convenio, con una aportación de 75.000.000 pts. cada una.

Según el Acta de la primera reunión de la comisión de seguimiento del Plan de Dinamización Turística de Cartagena, celebrada en noviembre de 1998, las actuaciones 1998/1999 se concretan en actividades culturales para la desestacionalización (2.000.000); adecuación turística de entornos culturales: muralla púnica y otros yacimientos arqueológicos (38.000.000); iluminación y mobiliario de la ruta modernista (25.000.000); estruc-

tura de comercialización (3.500.000); promoción y difusión del Plan (1.500.000); gerencia del Plan (5.000.000).

CONCLUSIONES

Es demasiado pronto para juzgar positiva o negativamente el papel jugado por cada uno de los agentes y sus respectivas estrategias. A ninguno de ellos se les puede negar sus buenos propósitos e intencionalidades. Además resulta francamente aleccionador que todos ellos hayan coincidido en un mismo Proyecto.

Como puede advertirse, se trata de un Plan Síntesis de las diversas estrategias propuestas, hay reiteración de acciones y hasta una cierta descordinación. Pero, sin duda, el aspecto que aflora al observador neutral, al estudioso de la problemática, es la existencia de un continuo estado de conflictividad definido por una doble razón, por una parte, la derivada de la tradicional lucha entre administraciones, tanto de carácter horizontal como vertical. La Autoridad Portuaria desea organizar su espacio conforme a unos intereses que resultan contrapuestos con los del Ayuntamiento o la Comunidad Autónoma. Competencia que se traduce en redacción de proyectos de uno y otro lado que excluyen al opuesto y vuelta a empezar. Esta incomprensible lucha lleva a un retraso desesperante de la finalización, razón segunda de conflictividad entre los empresarios, deseosos de obtener rentabilidad a sus inversiones, y Administración, lenta en librar la financiación comprometida. Esta lentitud en la ejecución y la ausencia de una concepción global del problema que afecta al casco antiguo de Cartagena es una muestra de falta de saber hacer, condición tan necesaria para ser competitivos.

Para terminar una advertencia, las reglas de juego que han servido en el desarrollo turístico del litoral, ejemplo próximo que convierten en paradigma del desarrollo turístico, se han quedado obsoletas y son negativas. A la *segunda naturaleza* vendrán consumidores informados, cultos y sabedores de lo que van a comprar. Nunca el consumidor de lo que quiera decirse y darle. Aunque, observando los conflictos generados, mucho nos tememos que algunos de los agentes citados sueñe con el consumidor de masas.

BIBLIOGRAFIA

- ANDRÉS SARASA, J.L. (1988): *Turismo y territorio en la Región de Murcia*. INFO/FEDER. Murcia.
- ANDRÉS SARASA, J.L. (1999): *Universidad y urbanismo*. INFO/COEC. Cartagena.
- BOSCH, R.; PUJOL, LL., SERRA, J. y VALLESPINOS, F. (1999): *Turismo y Medio Ambiente*. Colección Ceura-Economía. Madrid.
- CAZES, G. et POTIER, F. (1996): *Le Tourisme urbain*. P.U.F. Paris.
- GARCÍA MARCHANTE, J.S. y TROITIÑO VINUESA, M.A., coordinadores (1998): *Vivir las ciudades históricas: recuperación integrada y dinámica funcional*. Colección Estudios. Cuenca.
- MARCHENA GÓMEZ, M.D. Editor (1998): *Turismo urbano y patrimonio cultural, una perspectiva europea*. Colección Documentos. Diputación de Sevilla.