



UCAM
UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE MURCIA

I Congreso Internacional de
Arte, Arquitectura y Patrimonio
Cátedra Internacional de las Artes
Cristóbal Gabarrón

26 y 27 de mayo de 2014

PASEOS MARÍTIMOS EN LA MANGA DEL MAR MENOR. NUEVOS FOCOS DE REVITALIZACIÓN URBANA.

Mínguez Martínez, E.^{1*}; Vera Moure, M.²; Meseguer García, D.²; Maestre Abarca, T.³

^{1*} Universidad Católica San Antonio de Murcia (UCAM)

² Enrique Mínguez Arquitectos

³ Estudiante de Arquitectura
eminguez@eminguez.com

Resumen

El entorno de La Manga del Mar Menor (Murcia) se ha visto amenazado por un proceso de urbanización progresivo, iniciado en la década de los sesenta y que no ha dejado de aumentar la superficie artificializada hasta la actualidad, lo que ha producido un entorno totalmente urbano inmerso en un ecosistema natural con las repercusiones que esto supone para su supervivencia.

En la intersección de los dos mundos nos encontramos con un espacio muy reducido (hablamos de metros), que de una manera drástica nos traslada de lo natural a lo artificial con la complejidad que ello supone.

Un paseo marítimo es una herramienta que facilita la transición entre estos dos ámbitos, y si se proyecta siguiendo directrices que nos garanticen su sostenibilidad, utilizando distintos Indicadores de Sostenibilidad Ambiental, nos permitirá revitalizar un entorno turístico, en este caso La Manga del Mar Menor, transformándolo en un Entorno Sostenible.

Estas estrategias son fácilmente extrapolables a otros núcleos urbanos de similar casuística. A lo largo de la costa mediterránea española encontramos diferentes localidades turísticas donde tanto la supervivencia del entorno natural como la calidad urbana se han visto amenazadas por políticas urbanísticas basadas principalmente en el rendimiento económico inmediato, causando la degradación progresiva de estos entornos y poniendo en peligro la continuidad de los ecosistemas. *“La experiencia de nuestro país nos enseña que los valores patrimoniales existentes en un territorio, ante la más mínima debilidad de las autoridades, terminan siendo apropiados por los particulares, se consumen en un plazo de tiempo muy corto y acaban por desaparecer de forma irreversible”.* (FARIÑA, 2003)

Actualmente La Manga es un ámbito masificado, con graves problemas de movilidad e infraestructuras durante la época estival y una ciudad semiabandonada el resto del año. Circunstancias que devalúan la riqueza de un entorno natural privilegiado. Garantizar la integridad del ecosistema que actúa como foco de atracción y la creación de un tejido urbano equilibrado sostenible sin perder el carácter del lugar, es el desafío que se nos presenta a los urbanistas. *“El valor ambiental del territorio es siempre superior a su valor turístico y, por tanto, la actividad turística nunca debería impedir el mantenimiento a largo plazo de los valores ambientales.”* (FARIÑA, 2003).

En este escenario, la figura del Paseo Marítimo como elemento de protección del ecosistema, y de revitalización de todos los entornos residuales creados como consecuencia de la construcción descontrolada al borde del mar, cobra vital importancia por su capacidad de renovación, creando nuevos focos de atracción, imprescindibles para generar la masa crítica suficiente para romper la dinámica estacional del núcleo turístico.

Es nuestra responsabilidad como urbanistas lograr la transformación de estos lugares, complementándolos y regenerándolos con un espíritu más sostenible.



Palabras clave: revitalización; turismo de sol y playa; La Manga del Mar Menor; valor ambiental; espacio límite.

1. Introducción.

Siempre han existido entornos que por su riqueza natural han resultado especialmente atractivos para el desarrollo de núcleos turísticos: el turismo basado en los valores del sitio. Garantizar la integridad de la riqueza natural que actúa como foco de atracción y la creación de un tejido urbano equilibrado sostenible sin perder el carácter del lugar, es imprescindible para la revitalización del núcleo turístico. *“El valor ambiental del territorio es siempre superior a su valor turístico y, por tanto, la actividad turística nunca debería impedir el mantenimiento a largo plazo de los valores ambientales.”* (FARIÑA, 2003).

El entorno de La Manga del Mar Menor es un ejemplo claro de este tipo de núcleo turístico. De gran riqueza natural, se ha visto amenazado por un proceso de urbanización progresivo, iniciado en la década de los sesenta y que no ha dejado de aumentar la superficie artificializada hasta la actualidad (Figura 1).

Situado en la Región de Murcia y dividido entre los municipios de Cartagena y San Javier, está formado por una lengua de arena de 22 km de longitud y un ancho variable que oscila entre los 100 y los 1200 metros de anchura, con una superficie aproximada de 500 hectáreas (LÓPEZ-MORELL, PEDREÑO, BAÑOS, 2005), que separa el Mar Mediterráneo de la Laguna del Mar Menor. Dada su calidad paisajística se encuentra bajo el amparo de las principales figuras de protección de la naturaleza, tanto a nivel nacional como internacional.

Gracias al poder de atracción del ecosistema, el núcleo urbano de La Manga del Mar Menor concentra una ocupación en la época estival de más de 200.000 personas, mientras que en invierno la población residente es de 3.000 habitantes (LOPEZ-MORELL et al, 2005). El desequilibrio producido por esta densidad poblacional estacionaria condiciona drásticamente al núcleo urbano.



Figura 1: Evolución de La Manga del Mar Menor. (1930-2007)

2. Metodología

Nos encontramos con un ámbito muy complejo, un ecosistema donde deben convivir un entorno natural y otro puramente urbano. La transición entre ellos es especialmente problemática, en un espacio muy reducido (hablamos de metros) y de una manera drástica pasamos de uno a otro.

Un paseo marítimo es una herramienta que facilita esta transición, y si se proyecta siguiendo las directrices de los Sistemas de Indicadores de Sostenibilidad Ambiental mejora la sostenibilidad y la habitabilidad de La Manga del Mar Menor desde dos perspectivas:

- Por un lado la influencia directa en su entorno inmediato. Nos garantiza un elemento de protección del frente marino y de regeneración para las viviendas que presenten distintos grados de deterioro.
- Y en segundo lugar una repercusión a un nivel más general. Su influencia en todo el entorno urbano de La Manga del Mar Menor. Gracias al diseño de este nuevo Paseo se producirá una regeneración total del entorno. Además de los efectos inmediatos sobre la calidad del paisaje, esperamos un efecto dominó que se extenderá a todo el entorno urbano...

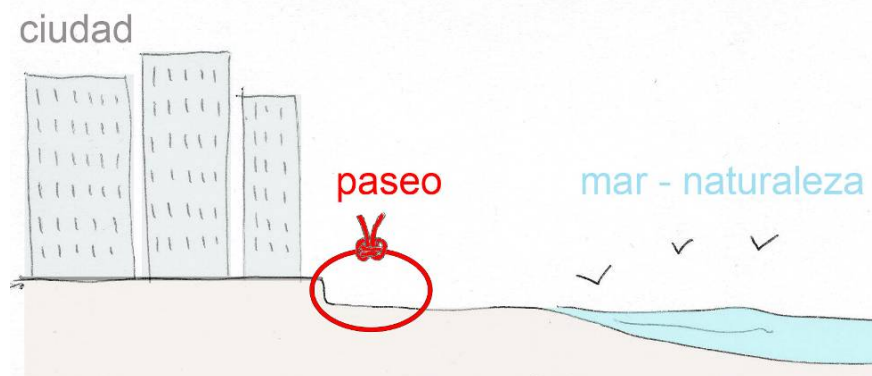


Figura 2: Esquema Conceptual

Revitalizar estos entornos, logrando rejuvenecer y mejorar los núcleos turísticos repensando un nuevo urbanismo que facilite la transición hacia un nuevo modelo de turismo sostenible, flexible, capaz de adaptarse a las necesidades cambiantes del cliente, es el desafío que se nos presenta hoy a los arquitectos y urbanistas. *“El turismo sostenible no es un modelo cerrado. Por el contrario, es una estrategia abierta y flexible, adaptada a las singularidades territoriales y económicas del espacio receptor.”* (DONAIRE, 1998)

La construcción del Paseo Marítimo actúa directamente como elemento regenerador, influyendo directamente en la calidad del Espacio Público a través de:

El aumento de la superficie peatonalizable: Aunque a primera vista pueda parecer que el paseo discurre por un entorno natural, la realidad es que lo hace en un “espacio frontera” la línea entre el mar y los límites edificados, elemento de borde entre la tierra y el mar (TRAPERO, 1998) (Figura 2). Este espacio frontera está formado por una serie de entrantes y salientes. Espacios residuales que se han ido produciendo por la invasión de las parcelas privadas de la línea de Dominio Público, y por la dejadez en el mantenimiento (Figura 3). Este aumento de superficie peatonalizable repercute directamente en la calidad del Espacio



UCAM
UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE MURCIA

I Congreso Internacional de Arte, Arquitectura y Patrimonio

Cátedra Internacional de las Artes
Cristóbal Gabarrón

26 y 27 de mayo de 2014

Público, actualmente muy deteriorado debido a la drástica reducción de las aceras para incluir el carril bici, lo que ha creado un entorno especialmente hostil para el peatón. La insuficiente sección de las aceras repercute directamente en el confort y la habitabilidad de estos espacios, haciendo materialmente imposible la presencia de arbolado a lo largo de la Gran Vía de La Manga.



Figura 3: Espacio frontera. La Manga del Mar Menor

Con el proyecto del Paseo, se diseña un espacio público que incentiva al peatón (GEHL, 2009) desplazándose junto al mar e incrementando sustancialmente la calidad del recorrido.

Diseño del carril bici. Aunque actualmente existen tramos sueltos de carril bici a lo largo de la localidad, el carril bici que discurre por el Paseo da continuidad al uso de este vehículo, facilitando que se utilice la bicicleta como modo de transporte habitual para los vecinos (MAJANO, 2010). Se produce un incremento de 12,50 kms respecto a los 7,5 km. existentes actualmente.

Mejora del tráfico rodado. Actualmente todos los vehículos motorizados circulan por los cuatro carriles de La Gran Vía, con el problema añadido de ser un vial sin salida. Todos los vehículos para entrar y salir de La Manga deben hacerlo por el mismo punto.

La Gran Vía tiene una longitud de 22 kilómetros, y una velocidad máxima de 50 km/h por lo que el aforo máximo de esta vía según los datos de cálculo de la DGT (BELDA, 2011) es de 1.800 vehículos hora/kilómetro, lo que supone un total de 79.200 vehículos a la hora. Para conseguir una vía fluida necesitamos los datos para una densidad crítica lo que supone el 40% de la densidad máxima, esto es 31.680 vehículos por hora. Estos datos corresponden a una movilidad colapsada.

El Paseo puede resultar una herramienta útil para reducir los desplazamientos de residentes. Crear una zona peatonal continua y confortable, más un carril bici que conecta todo el ámbito urbano reducirá considerablemente los desplazamientos en automóvil.

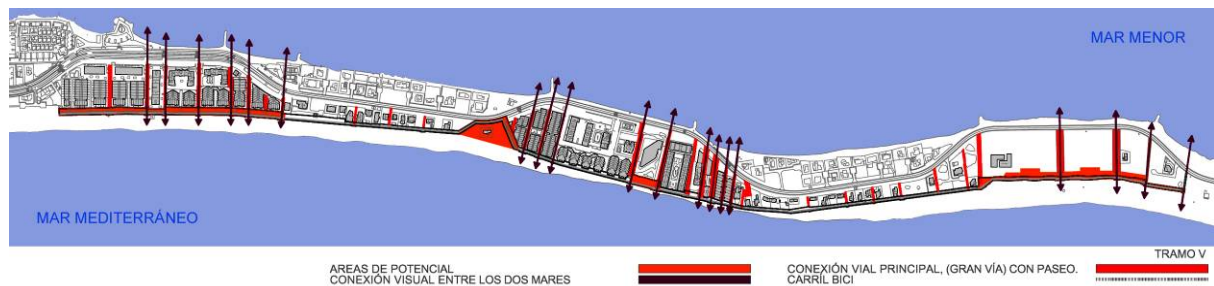
Garantizar la Accesibilidad Universal. En un entorno natural tan privilegiado como este es fundamental garantizar el acceso controlado de todos los visitantes. Actualmente solo se puede acceder a la playa en unos puntos perfectamente acotados. Gracias al Paseo se resolverán las discontinuidades existentes, permitiendo la conexión de zonas ahora mismo inaccesibles, así como el acceso al mar de un modo universal evitando discriminaciones y garantizando el cumplimiento de la *Orden VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la que se*

desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los espacios públicos urbanizados.

Mejora del Paisaje. Dentro de la zona propuesta como ZEPA (Zona de Especial Protección para las Aves) se encuentra el Paisaje Protegido denominado "Espacios abiertos e islas del Mar Menor". La calidad del paisaje natural del entorno de la Manga del Mar Menor es incuestionable teniendo en cuenta las diferentes figuras legales (nacionales e internacionales) que lo protegen.¹

La parte urbana de La Manga de Mar Menor nos muestra una realidad muy diferente, existen zonas bastante degradadas, incluso junto al mar, donde el Paseo como elemento regenerador puede resultar fundamental.

Por las características de este entorno -dos mares separados por una estrecha lengua de arena- desde el Paseo se proponen una serie de **corredores visuales** (Figura 4), en puntos donde es posible apreciar el paisaje de las dos costas simultáneamente, enriqueciendo sustancialmente la calidad de este espacio público...



**Figura 4: Conexión visual entre los dos mares.
Paseo Marítimo La Manga del Mar Menor. Tramo V.**

Aumento de la diversidad y complejidad del ámbito. Actualmente, el uso del conjunto de edificaciones que dan a la playa es únicamente residencial. Mediante la construcción del paseo podemos disponer de un espacio donde realizar diferentes actividades y al mismo tiempo reactivar los bajos comerciales de las edificaciones colindantes, mejorando de este modo la complejidad (RUEDA, 2006).

La playa es un foco de atracción tan potente que consigue concentrar la masa crítica necesaria para conseguir un espacio público confortable, pero ese uso se puede diversificar si conseguimos que el Paseo sea un espacio flexible, mejorando así el nivel de vida de los habitantes y el aumento de calidad del entorno, y reduciendo los efectos de la estacionalidad en el núcleo turístico.

Protección frente al cambio climático. Al realizar un diseño que cumple con todas las medidas de protección vigentes, incluidas los tamaños de escollera, creamos una barrera efectiva contra la subida del nivel del mar.

¹ A nivel Internacional: Lugar de Importancia Comunitaria (LIC ES6200006), Zona de Especial Protección de Aves (ZEPA), Zona Especialmente Protegida de Importancia para el Mediterráneo (ZEPIM) por la Unesco, Humedal RAMSAR (nº 706), Zona de Especial Conservación (ZEC), dentro de la Red Natura 2000. A nivel regional: Paisaje Protegido (Ley 4/1992 de 30 de julio), Área de Protección de Fauna Silvestre (Ley 7/1995 de 21 de abril).



3. Resultados

Independientemente de los beneficios que supone el Paseo Marítimo como elemento regenerador para el entorno urbano debe ser un proyecto sostenible en sí mismo.

Las estrategias para lograr una construcción sostenible son:

- Proyectar un Paseo que se adapte y aproveche al máximo las características del entorno, ya sean topográficas, paisajísticas... (Figura 5)



Figura 5: Paseo Marítimo en La Manga del Mar Menor. Tramo II. Ladera Monteblanco

- Una correcta planificación de las infraestructuras para lograr un espacio público con **mantenimiento cero**.
- Uso racional de los materiales, de tal modo que tengan un envejecimiento adecuado y al mismo tiempo, ser reciclados/renovables/reutilizables (PÉREZ, 2008).
- Proyectar el arbolado suficiente, con las especies y ubicación idónea para conseguir el confort en el espacio público, a la vez que reducimos al máximo las emisiones de CO2 (FIGUEROA, REDONDO, 2007)
- Mantener la máxima superficie permeable a lo largo del Paseo. (Figura 6)
- Utilizar como herramienta de proyecto la Guía Metodológica para los sistemas de Auditoría, Certificación o Acreditación de la Calidad y Sostenibilidad en el Medio Urbano (RUEDA, 2012). De este modo conseguimos una serie de datos de partida que nos permiten cuantificar su carácter sostenible, independientemente de lo que suponga para la sostenibilidad del entorno urbano.



Figura 6: Paseo Marítimo Tramo III. Maqueta

4. Conclusiones.

- Siempre que nos encontremos en un entorno **claramente urbano** en contacto con una playa, la mejor estrategia para realizar esa transición, es la construcción de un Paseo Marítimo.
- Un Paseo Marítimo es una herramienta de protección frente al mar, al cambio climático e incluso frente a la invasión del Dominio Público, facilitando su control.
- A la hora de proyectar un Paseo Marítimo debemos tener en cuenta las necesidades del entorno urbano para intentar subsanar sus deficiencias utilizando el Paseo (complementando la movilidad, eliminando plazas de aparcamiento y dificultando el acceso de vehículos a la playa...) mejorando así su sostenibilidad.
- La ejecución de un Paseo Marítimo es una oportunidad para regenerar un frente costero deteriorado ya sea mediante la renovación de las edificaciones, las infraestructuras o creando diversidad en las nuevos bajos comerciales del Paseo, para romper la dinámica estacional existente.
- Se debe extender el concepto sostenible tanto al contexto de la actuación, como a esta misma. Utilizando herramientas para determinar de una manera fiable las mejoras reales que supone su ejecución: Los Indicadores de Sostenibilidad Ambiental. Realizando diseños no invasivos, que supongan la mínima pérdida de superficie permeable y se adapten al máximo a las condiciones del entorno (ya sean naturales o urbanas).

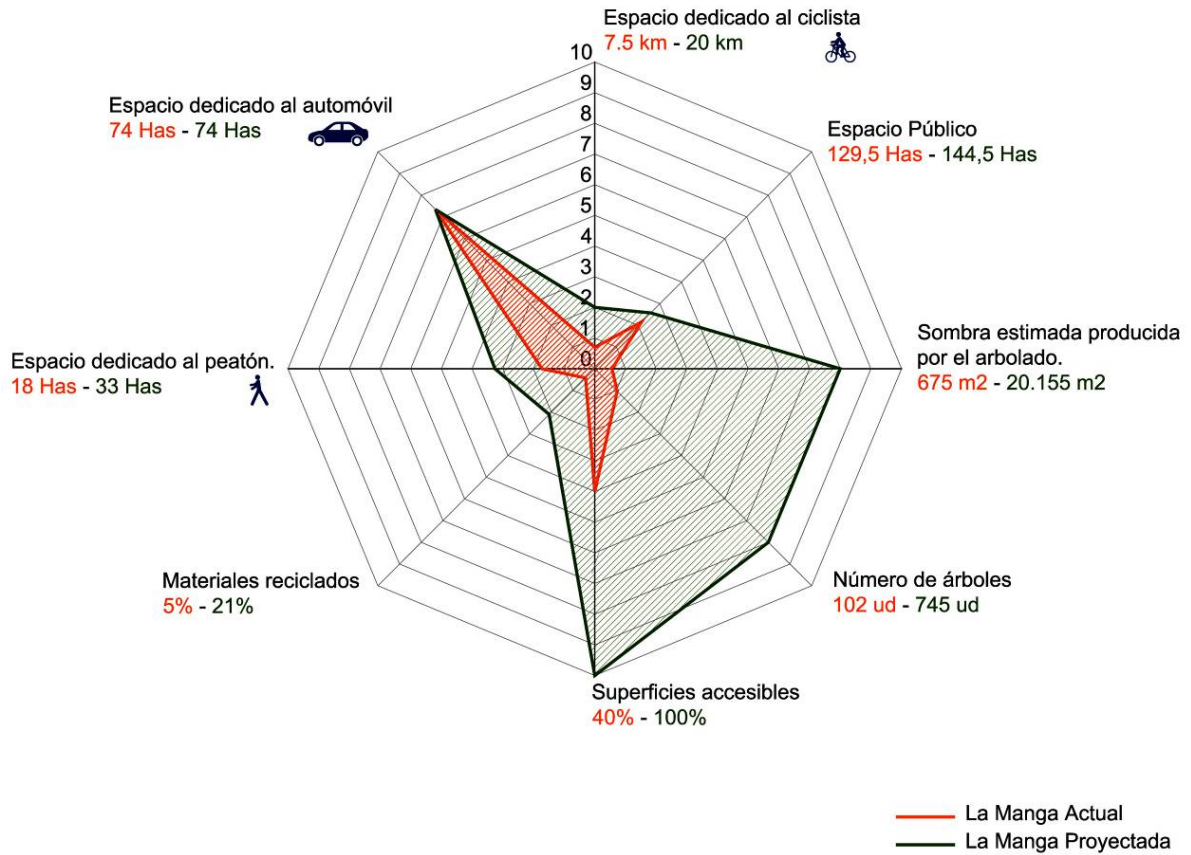


Figura 7: Diagrama comparativo. La Manga actual / La Manga Proyectada



UCAM
UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE MURCIA

I Congreso Internacional de Arte, Arquitectura y Patrimonio

Cátedra Internacional de las Artes
Cristóbal Gabarrón

26 y 27 de mayo de 2014

Referencias bibliográficas.

BELDA, Enrique., (2011). *Temario General de la ESTT-OEP 2011. Tema 65: Parámetros fundamentales del tráfico: densidad, intensidad y velocidad.*

DONAIRE, José Antonio (1998). La reconstrucción de los espacios turísticos. La geografía del turismo después del fordismo. In: *Sociedade e Territorio*, núm. 28.

FARIÑA, José. (2003). Los Territorios del Urbanismo. El Blog de José Fariña. Disponible en: <http://elblogdefarina.blogspot.com.es/2013/03/los-territorios-del-turismo.html> (Acceso: 16-9-2013).

FIGUEROA, Manuel Enrique; REDONDO, Susana. (2007). *Los sumideros naturales de CO2. Una estrategia sostenible entre el cambio climático y el protocolo de Kyoto desde las perspectivas urbana y territorial.* Sevilla: Muñoz Moya editores extremeños y Secretario de Publicaciones de la Universidad de Sevilla.

GEHL, Jan. (2009). *La humanización del Espacio Urbano. La vida social entre los edificios.* Barcelona: Reverté, S.A.

LÓPEZ-MORELL, Miguel Ángel; PEDREÑO, Andrés.; BAÑOS, Pedro. (2005). *Comunicación: Génesis y trayectorias del desarrollo turístico del entorno del Mar Menor.* Santiago de Compostela: VIII Congreso Asociación Española de Historia Económica. Universidades de A Coruña, Santiago de Compostela y Vigo.

MAJANO, Adolfo. *La bicicleta como modo de transporte. Una alternativa óptima de movilidad local.* Colin Buchanan Consultores, 2010. (Artículo)

PÉREZ, Ignasi., 2008. *EcoProductos en la arquitectura y el diseño.* Barcelona: AxE-Arquitectura y Entorno.

ROGERS, Richard.; GUMUCHDJIAN, Philip., 2000. *Ciudades para un pequeño planeta.* Barcelona: Gustavo Gili, S.A.

RUEDA, Salvador. (dir), 2006. *Plan Especial de Indicadores de Sostenibilidad Ambiental de la Actividad Urbanística de Sevilla.* Sevilla: Agencia de Ecología Urbana de Barcelona.

RUEDA, Salvador. (dir), 2012. *Guía metodológica para los sistemas de auditoría, certificación o acreditación de la calidad y sostenibilidad en el medio urbano.* Madrid: Centro de Publicaciones Secretaría General Técnica Ministerio de Fomento.

TRAPERO, Juan Jesús, 1998. *Los Paseos Marítimo Españoles. Su diseño como espacio público.* Madrid: Akal, S.A.