



PGMO —CARTAGENA

RESULTADOS DEL PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA

MARZO 2019

TALLERES PARTICIPATIVOS: CIUDADANOS, REPRESENTANTES Y TÉCNICOS MUNICIPALES

RESULTADOS DE PROGRAMA DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA: TALLERES PARTICIPATIVOS

A continuación se presenta una síntesis comprensiva de los contenidos y resultados de los Talleres Participativos llevados a cabo dentro del Programa de Participación ciudadana.

El esquema de contenidos es el siguiente:

- > Talleres Abiertos a la Ciudadanía
 - Zona Oeste
 - Zona Oeste
 - Zona Centro
 - Zona Norte
- > Talleres con Representantes
- > Talleres con Técnicos Municipales

TALLERES ABIERTOS A LA CIUDADANÍA

Zona Oeste

En el diagnóstico realizado en la zona Oeste, en la consideración del territorio como recurso, los participantes destacaron como aspectos positivos del Municipio en o hasta el presente el mantenimiento y la riqueza del patrimonio (cultural, etnográfico, etc.) de la zona y de su carácter rural; la calidad de vida y medioambiental (aire, agua) y las características del entorno natural; algunas zonas o núcleos rescatables por el tipo de modelo que representan, el mucho territorio disponible y la baja densidad de población; y la identidad reconocible de la zona.

Entre los aspectos negativos, examinando también el territorio desde el presente, los participantes de la zona Oeste enfatizaron las carencias que observan y la interpretación que realizan a dichas deficiencias leídas fundamentalmente en términos de desatención pública de esta zona del municipio (abandono, olvido, discriminación, atención y actuación preferente en otras partes del Municipio y especialmente en la zona Centro). En particular, entre estas carencias, destacaron la deficiente red de comunicaciones y de transporte público, la falta de equipamientos (sanitarios, educativos, juveniles, entre otros), el mantenimiento y limpieza del espacio público, la falta de inversión, atención y recuperación del patrimonio de la zona, la carencia de servicios básicos (particularmente, un adecuado alcantarillado). Además de estas carencias, se apuntaban como aspectos negativos la pasada construcción de la Urbanización Buenos Aires (que más adelante, en materia de intervenciones y propuestas, fue objeto de comentarios de manera reiterada), la dificultad y el perjuicio para renovar o construir viviendas por no estar adecuadamente recogidos los núcleos rurales en el PORN y que no exista un estudio pormenorizado de estos en el PGOU, y la contaminación marítima en El Portús.

Es interesante señalar que un mismo elemento se destacó como aspecto y positivo simultáneamente, por distintos perfiles de participantes: la circunvalación de los pueblos del oeste, así como las posibles rondas proyectadas de similares características. Por un lado, algunos participantes defendían este tipo de

actuaciones para descongestionar y redirigir el tráfico de los pueblos, mejorando su calidad de vida (calidad del aire, fomento de otro tipo de transporte en el interior, mayor seguridad para niños y mayores). Por otro lado, otros participantes defendían las vías de circulación que atraviesan los pueblos de la zona, como una forma de dinamizar el comercio local y, desde esta posición, se defendía también evitar la construcción de otras vías de circunvalación para preservar el paisaje.

De nuevo, atendiendo a la idea del territorio como un recurso, pero pensando en el futuro del Municipio y de la zona, los desafíos y oportunidades que señalaban los participantes de la zona Oeste eran los siguientes: el potencial del sector primario y de la agricultura de secano, sostenible y ecológica; el potencial del turismo rural, alternativo y de montaña (senderos, etc.); el mantenimiento de la ruralidad de los pueblos, que favorece una mayor calidad de vida y puede atraer vecinos o visitantes; el fomento de un desarrollo sostenible de los pueblos, con un mayor presencia del transporte público y menos del privado; la restauración de molinos y otro patrimonio arquitectónico e hidrográfico (inmuebles de las Compañías de aguas, etc.) como atractivo para el turismo, así como el patrimonio pecuario y las canteras romanas; el fomento de un turismo sostenible en La Azohía (distinto al de otras partes del Municipio, que se consideran negativas), que recupere elementos valiosos como la Torre de Santa Elena, la almadraba; la recuperación del valioso patrimonio etnográfico y paisajístico, también del patrimonio inmaterial (esparto y artesanía, bolos cartagineses, cuadrillas); el mantenimiento de la vivienda tradicional y favorecer la presencia y arraigo de las habitantes; la marca del parque natural y la creación de una legislación medioambiental que permita el uso del territorio por los habitantes.

Entre los posibles conflictos y dificultades que la relación con el territorio pudiera generar en el futuro, los participantes destacaron la despoblación de toda la zona oeste y las dificultades de la población para permanecer o asentarse en la zona (que se achacaba a la falta de oportunidades, pero también a las dificultades para poder construir viviendas familiares en algunos núcleos y caseríos derivadas del PORN), así como el consiguiente envejecimiento de la población; la posible masificación (visitantes, expansión del turismo) y, por consiguiente, la pérdida de identidad de la zona e insostenibilidad; la falta de suelo público en los pueblos para equipamientos; la red de saneamiento y alcantarillado de la zona rural y zona oeste; el reconocimiento de los caseríos y la dotación servicios básicos (agua corriente, electricidad, telefonía, etc.) y los problemas de comunicación; los problemas de acceso a determinadas viviendas en zonas de rambla, que se quedan incomunicadas cuando llueve; la posible incursión del cultivo intensivo y la roturación del terreno; desaparición del arbolado tradicional por plagas externas; la construcción de viviendas ilegales, sin servicios ni licencia; el uso de algunas ramblas como vertederos; la falta de apoyo, proyección y protección del turismo rural por parte de las Administraciones; la diversidad de la zona, que ofrece dos realidades geográficas y poblacionales distintas, y que requieren ser atendidas adecuada y diferenciadamente; una inadecuada o carente legislación medioambiental; la falta de coordinación y acuerdo entre Administraciones.

En la zona Oeste, la principal reclamación en el taller de propuestas fue el reconocimiento de los núcleos habitados del interior (áreas de Galifa, Perín, Tallante, Campillo de Adentro...) como núcleos urbanos de suelo rural por parte del PGOU y del PORN para facilitar el mantenimiento y desarrollo de los mismos. Las reclamaciones se repitieron de manera análoga para la zona de El Portús, pero añadiendo la cuestión de la Ley de Costas. Estas propuestas se repitieron en las todas las mesas de trabajo, trayendo muchos participantes de diferentes localidades documentos preparados para plasmar perfectamente la nomenclatura y localización de los núcleos rurales a reconocer.

Asimismo, muchas propuestas continuaban esta línea solicitando la dotación y consolidación de servicios e infraestructuras básicos para estos núcleos (alumbrado, abastecimiento de agua, saneamiento...).

En cuanto a la posibilidad de ampliación de los núcleos que no entran dentro del P.N., había un consenso general sobre la posibilidad de permitir pequeñas zonas de suelo urbanizable en torno a los núcleos que permitan un crecimiento urbano controlado y natural, pero alejado de operaciones urbanísticas de gran tamaño.

En cuanto a la zona del litoral de La Azohía e Isla Plana, el posicionamiento de las mesas de trabajo varía desde la oposición a cualquier calificación de suelo urbanizable a la posibilidad de permitir cierto crecimiento, principalmente para la construcción de equipamientos públicos. También apareció como tema recurrente la problemática en esta zona con las caravanas en verano, solicitando la regularización de un parking para ellas.

Por último, en la zona más cercana al núcleo de Cartagena se propuso la mejora de las infraestructuras de acceso a la ciudad para evitar la incomunicación en caso de inundaciones.

Zona Centro

En la fase de análisis y diagnóstico y, centrándose en el principio de entender el territorio como un recurso, los participantes de la zona Centro destacaban los siguientes aspectos positivos en el presente: la tradición, historia y escala del centro urbano y el tratarse de un Municipio con tamaño y extensión que se juzga conveniente; la diversidad étnica y religiosa de algunos barrios, así como la composición joven de su población, y las experiencias que vienen realizándose de integración, participación y formación por parte de algunas organizaciones (como en el caso de Los Mateos); el tejido social presente en determinados barrios; el patrimonio histórico; el eje peatonal del centro urbano; una actividad económica diversificada en el Municipio (agricultura, industria, turismo y servicios); el extenso territorio de costa (en las zonas Este y Oeste) preservada de actuaciones urbanísticas y la riqueza del paisaje; la recuperación del puerto e integración en la ciudad; espacios verdes (como el Barranco del Feo, el Calvario, San Julián); patrimonio como el que representan el Castillo de Moros, la Molineta, entre otros; ser una ciudad buena para caminar y con un clima que permite la vida en la calle y el espacio público.

Entre los aspectos negativos que destacaron los participantes en la zona Centro podemos sintetizar los siguientes: la contaminación ambiental y acústica; el que la ciudad no esté integrada plenamente con la fachada marítima (“viva de espaldas al mar”); el ineficiente transporte público (dentro de la ciudad y con otras diputaciones y municipios de la Región); la falta de equipamientos e infraestructuras en los barrios y de zonas verdes (parques y jardines) y zonas de estacionamiento en todo la zona Centro; las infraviviendas en barrios; que la autovía atraviese y divida barrios como los de Santa Lucía y Lo Campano y la falta de señalización; exceso de tráfico por un mal diseño de la circulación y de los viales; abandono y estado ruinoso de una parte considerable del casco antiguo (solares vacíos) y en algunos barrios, así como la falta de control, vallado y limpieza en estos solares; la gestión privada de parte del patrimonio público; desatención de la legislación sobre patrimonio y falta de proyección y protección; la intervención preferente en determinadas zonas de la ciudad (casco) y la atención privilegiada de determinadas actividades portuarias en detrimento de otras; la falta de carril-bici y los problemas de accesibilidad de las

aceras; aislamiento de barrios periféricos; la frontera simbólica que representan los Puentes de Quitapellejos o Mompeán para la actividad en la ciudad; el cinturón de terrenos contaminados.

Proyectando hacia el futuro la visión acerca del territorio, los participantes en los talleres de la zona Centro destacaron los siguientes desafíos y oportunidades principales: la participación ciudadana y la posibilidad de unificar Juntas Vecinales para favorecer la participación ; la conexión entre barrios, por ejemplo la situación –y también, aunque en menor medida, comunicación- de los barrios de Los Mateos, Lo Campano y Santa Lucía, respecto al centro; los centros y la trama de los barrios, que deberían conservarse; la integración y actividad de la Universidad (UPCT), que debería potenciarse; el turismo histórico y militar; la regeneración de la ciudad mediante la rehabilitación; la incorporación de la inmigración y la convivencia, evitando la creación de guetos y zonas segregadas; la explotación de los recursos naturales, históricos, de los montes y las fortificaciones; la posibilidad de establecer un gran pasillo verde de conexión entre barrios; la posibilidad de incorporar el Arsenal para la ciudad y sus ciudadanos; la continuación en la protección de espacios como Calblanque o Sierra Muela; el aprovechamiento del patrimonio cultural y arquitectónico todavía sin recuperar; aprovechar la proximidad al centro y al puerto del barrio de Santa Lucía en beneficio de la actividad turística y de ocio en la zona; el cambio de modelo en el uso del transporte público respecto al privado y recuperación de espacios para el peatón; nueva red pública de transporte que conecte Cartagena de este a oeste; la sostenibilidad del turismo y los perfiles que el municipio debe atraer; una completa red de carril-bici; el soterramiento de la línea del AVE y su llegada; la regeneración forestal con planes de formación; la dotación de una playa urbana; descontaminación de El Hondón y creación de equipamientos o parques; un Plan específico para los barrios; el potencial económico de la actividad portuaria y su logística; cinturón de montes que rodean la ciudad; extender los puntos de atractivo turístico más allá del casco histórico, hacia la periferia; favorecer el acceso al mar de la ciudad.

En relación a los posibles conflictos y dificultades que se podrían presentar o acrecentar en el futuro en el territorio, los participantes concluyeron las siguientes: la falta de espacios e instrumentos de participación para el debate sobre asuntos colectivos; la falta de transparencia e implicación de la Administración, así como la falta de coordinación entre Administraciones; el abandono de la cultura y el patrimonio; la especulación inmobiliaria y un urbanismo inadecuado en el pasado con control; un desarrollo industrial inadecuado; el crecimiento de apartamentos turísticos y la invasión del sector terciario y de ocio (“turistificación”); la pérdida de personalidad e identidad del territorio; la posible falta de sostenibilidad de la expansión turística (contaminación, conflictos); que la legislación sobre protección de recursos naturales resulte insuficiente; la ausencia de equipamientos e infraestructuras en barrios y su deterioro; la falta de infraestructuras sanitarias; el proyecto de “Macropuerto” de El Gorguel; la falta de agua; los suelos contaminados y los residuos mineros; la contaminación del Mar Menor.

En la zona Centro, en el taller de propuestas surgieron un gran número de iniciativas y reclamaciones referidas a los barrios de Lo Campano, Los Mateos y Santa Lucía referidas al reconocimiento de ciertas zonas edificadas como suelo urbano consolidado, a la dotación de equipamientos públicos e infraestructuras para solucionar los problemas sociales de estos barrios, a la protección y creación de zonas verdes en el Barranco de Orfeo/del Feo y la consolidación y regeneración de las edificaciones existentes.

Relacionado con esta área está la eliminación de la barrera física del FEVE, proponiéndose desde el soterramiento a la permeabilización de la misma con el objetivo de favorecer la integración urbana de

estos barrios. Asimismo, surgen propuestas similares de regeneración y rehabilitación de otros barrios en proceso de degradación (San Antón, Barrio Peral, Las Seiscientas...).

En cuanto a los terrenos contaminados (El Hondón, Potasas, Zincsa...), la reclamación ciudadana común es la descontaminación de los terrenos, pero existiendo una gran diversidad en las propuestas de usos posteriores a la descontaminación. Las propuestas varían desde el crecimiento urbano ordinario hasta el establecimiento de zonas libres o equipamientos públicos (parking disuasorio, equipamientos deportivos...) o la combinación de estas opciones en función de los niveles de descontaminación alcanzados.

El siguiente bloque de propuestas más repetido se refiere a los diferentes barrios de la ciudad, concentrando el crecimiento urbano en las áreas vacías entre los barrios para compactar y colmatar la ciudad, mejorar la movilidad a través de las diferentes rondas perimetrales, los servicios de transporte público y el uso de la bicicleta. También se repite la demanda de espacios verdes en los barrios, proponiendo incluso la creación de un cinturón verde en torno a la ciudad. En definitiva, una gran cantidad de propuestas concretas referidas a la mejora del modelo del casco urbano hacia una ciudad más compacta, colmada y conectada.

Respecto al casco antiguo de Cartagena, se pide la regeneración y rehabilitación de viviendas y solares del centro histórico, atendiendo a las necesidades del centro y poniendo en valor el patrimonio histórico. Se pide la activación de las bolsas vacías (Monte Sacro) y su uso para dotar de los equipamientos que faltan a la población del casco histórico.

Zona Este

En los talleres de información y análisis desarrollado en Los Belones, los participantes de la zona Este, señalaron como principales aspectos positivos del territorio, entendido como un recurso: la privilegiada ubicación entre mares; el paisaje y el clima; las reservas naturales especiales y la abundancia y gran valor de espacios naturales y protegidos; el tejido social, vertebrado, participativo y movilizado por la defensa del territorio; la relativa baja densidad de población de algunas localidades, que favorece una mejor calidad de vida; la conectividad que proporciona la línea de FEVE; la riqueza del patrimonio cultural; la buena comunicación por carretera.

Por el contrario, como aspectos negativos, los participantes destacaron el deterioro del ecosistema y la contaminación del Mar Menor; la desafección respecto a la ciudad de Cartagena y la falta de inversión; la estacionalidad del turismo; una estructura urbana desordenada y desnuclearizada; la deficiente gestión de espacios protegidos; la falta de protección del patrimonio industrial y cultural; la fuerte contaminación ambiental por los residuos mineros; la pérdida de biodiversidad; algunas actividades que han adquirido una posición dominante, como el buceo y la hostelería, y sus problemas de compatibilidad con otros usos; la falta de transporte público y una excesiva dependencia del vehículo privado; la sobreexplotación de los acuíferos por la agricultura; la falta de servicios (guarderías, parques, zonas de ocio para jóvenes y mayores, carriles-bici, equipamientos deportivos y educativos); una excesiva edificación; saturación de cultivos intensivos y desaladoras ilegales; falta de respeto y de limpieza del cauce de las ramblas.

En relación con los desafíos y oportunidades que los participantes de la zona Este señalaron, pensando en el futuro del territorio como recurso, fueron primordialmente los que siguen: un desarrollo turístico sostenible, desestacionalizado y de calidad; la protección y descontaminación del Mar Menor; la inversión en núcleos consolidados y la ordenación coherente con las necesidades del territorio y su población; la instalación de áreas de servicios en la zona (como hospitales, equipamientos deportivos); convertir Calblanque en un parque terrestre y marino; la protección de las praderas de Posidonia; una adecuada regulación de la movilidad: peatonalización de núcleos urbanos, ordenación del tráfico, creación de aparcamientos disuasorios y de carriles bici; la prolongación de la línea de FEVE hacia Cabo de Palos y Los Urrutias; protección de la Sierra Minera y del patrimonio cultural de la zona; la conversación y desarrollo de los espacios naturales; reactivación económica y social de los núcleos de la diputación de El Beal, así como la restauración ambiental del entorno; transición hacia una agricultura más sostenible, no intensiva y ecológica en la zona; la consolidación- compactación de los núcleos urbanos existentes.

En cuanto a los posibles conflictos y dificultades que se pudieran producir en el futuro en el territorio contemplado, los participantes concluyeron como posibles los siguientes: el excesivo consumo de agua de la agricultura intensiva y la destrucción del entorno natural; los residuos mineros y los vertidos al mar; el urbanismo sin control la posibilidad de especular con nuevo suelo en un modelo expansivo; la falta de cultura cívica de compromiso y responsabilidad y escasa movilización ciudadana; el incremento de nuevos sectores (como el buceo, la hostelería) que puedan generar problemas de sostenibilidad social y medioambiental; el turismo como amenaza; la falta de actuación de las Administraciones Local y Regional; la posible incompatibilidad o, mejor, dificultad de compatibilizar la regeneración del Mar menor, el urbanismo y la actividad agrícola; la contaminación por metales pesados de grandes áreas próximas a las poblaciones.

En estos talleres se cuestionará como un posible factor de conflicto el criterio planteado en el borrador del documento de Avance -que se discutió en los talleres- que planteaba la idea de los entornos naturales como espacios productivos, cuestión que generó algunas dudas y discrepancias.

También se planteará por primera vez –aunque luego se reiterará en otras ocasiones- la (aparente o real) falta de adecuación entre el principio expresado en el borrador del documento de Avance que defiende la regeneración como principio de desarrollo -frente a un modelo de mayor crecimiento y expansión de planes anteriores- y las alternativas planteadas sobre los planos de cada zona, que en general seguían más fieles a los mencionados modelos expansivos.

En el taller de propuestas de la zona Este, las propuestas más repetidas se centraban en la protección del entorno del Mar Menor eliminando el crecimiento urbanístico en toda la franja litoral, pero fomentando la regeneración de los núcleos existentes (Playa Honda, Mar de Cristal, Los Urrutias, Los Nietos...), dotándolos de equipamientos y fomentando la conectividad entre ellos. Se pide explícitamente la eliminación de los suelos urbanizables de Novo Carthago, El Vivero o la punta de Las Lomas.

En la zona de Cabo de Palos y La Manga se solicita la protección del litoral, las playas y el fondo marino, mejorando la movilidad peatonal y buscando una desestacionalización del turismo. Se pide también la solución de las problemáticas referidas a la Ley de Costas en las playas del Levante de Cabo Palos, la protección de Cala Reona y la puesta en valor del patrimonio (faros, estación telegráfica, Salinas de Marchamalo...).

En el núcleo de Los Belones y la zona de Atamaría, se pide limitar el crecimiento urbanístico en las cercanías del parque natural de Calblanque y reducirlo a las necesidades reales de crecimiento del núcleo de Los Belones, favoreciendo la presencia de equipamientos públicos y dejando una banda de amortiguación para la protección del entorno de Calblanque.

De manera común a todos estos núcleos, el alargamiento del FEVE hacia Cabo de Palos es una petición con un gran consenso, aunque exista mayor diversidad en el recorrido concreto de la línea (por el interior y en paralelo a la autovía o por el litoral y dando servicio a los núcleos costeros).

En cuanto al núcleo de El Algar, sí hay que hay una mayor aceptación del crecimiento urbanístico que permita el desarrollo turístico y residencial y la creación de dotaciones y de zonas comerciales e industriales.

De manera puntual se solicitó la resolución de los problemas existentes en el núcleo de Los Chaparros.

Por último y de manera general a todo el territorio oriental, se pide el reconocimiento y la protección de todos los elementos patrimoniales presentes en la zona (San Ginés de la Jara, las Salinas de Marchamalo, la Sierra Minera, la Huerta del Paturro, la Cueva Victoria...) y su activación para usos culturales o públicos.

Zona Norte

Los participantes en los talleres participativos desarrollados en Pozo Estrecho, a los que acudieron vecinos y vecinas de la zona Norte del municipio, enfatizaron como aspectos positivos del territorio en la actualidad: la reciente diversidad de población que genera oportunidades; la puesta a disposición de la ciudadanía de antiguas zonas militares; una estrategia cultural de calidad en la ciudad de Cartagena que sirve de referente y que podría extenderse a los pueblos; la existencia de locales sociales y centros de salud en todas o casi todas las localidades; la vía verde que une Cartagena con Totana, que fomenta la práctica deportiva; la tranquilidad de la zona y la calidad de vida; la posición privilegiada (entre Cartagena, Murcia y cercanía con el Mar Menor).

Como reverso de ese diagnóstico, los participantes de la zona Norte destacaron como aspectos negativos del territorio los siguientes: el carácter poco compacto del municipio y la trama desordenada de los pueblos; la excesiva posición de centralidad y atención privilegiada a la zona centro; el escaso cuidado de la estética, el paisaje, y el patrimonio tradicional de la zona; el trazado antiguo e inseguro de las carreteras que comunican las distintas poblaciones y el uso de maquinaria agrícola de las carreteras convencionales; los problemas que genera las avenidas de agua y la falta de atención a la canalización de las ramblas; el abandono, envejecimiento y despoblamiento de las zonas rurales y, particularmente, de los centros de los pueblos; la falta de servicios públicos (transporte, equipamientos deportivos), su inadecuada gestión (guardería, piscina) y la falta de integración de los servicios en el centro urbano (colejos en las afueras, por ejemplo); la agricultura intensiva, que debería iniciar su transición hacia modelos más ecológicos y sostenibles.

Entre los desafíos y oportunidades, interpretadas como potencial para el territorio, proyectando sobre todo el desarrollo futuro, los participantes de la zona Norte apuntaron algunas cuestiones fundamentales: la coordinación urbanística entre poblaciones colindantes; comarcalización; restauración del patrimonio

cultural en las zonas rurales para usos turísticos; mejorar la comunicación y realización de actividades culturales en los pueblos; protección del comercio local; la existencia y potencial de las zonas industriales disponibles en la proximidad de la autovía hacia Murcia; la creación de espacios naturales con masas arbóreas a partir de la agrupación alrededor de los pueblos de las masas comunes de concentraciones parcelarias; el crecimiento de los pueblos en dirección contraria a los focos de contaminación (Sabic, Escombreras); integrar los equipamientos educativos dentro de la trama urbana; aprovechamiento de energías limpias y que las nuevas construcciones las incorporen; establecimiento y vigilancia de carriles bici entre pueblos y también conexión con los colegios; cinturón verde.

Por el contrario, pensando también en ese horizonte futuro y el impacto en el territorio de actividades y procesos diversos, los participantes de la zona Norte señalaron como dificultades y conflictos potenciales los siguientes: la falta de conectividad de los pueblos y barrios por transporte público; centros urbanos poco atractivos para la ciudadanía, que cuentan con un parque de vivienda antigua sobre la que no se fomenta la restauración; destrucción del comercio local; falta de apoyo público para la promoción de actividades en las poblaciones de la zona (debería favorecerse una mayor descentralización); escasa movilización ciudadana; la seguridad ciudadana y la delincuencia en la zonas rurales.

En la zona Norte, en el taller de propuestas se trabajó principalmente en dos líneas: la regeneración y la ordenación del crecimiento urbano de los núcleos existentes y la mejora de la movilidad y las infraestructuras de conexión entre ellos.

La postura común a todos ellos es que se permita cierto crecimiento de los núcleos, pero de manera lógica y atendiendo a una serie de criterios relativos al posicionamiento de estos suelos urbanizables.

En La Puebla, se pide un crecimiento que compacte el núcleo y permita la creación de ciertos equipamientos (principalmente deportivos) y la integración urbana del colegio ya existente, que en la actualidad está separado del núcleo urbano.

En Pozo Estrecho, se pide la limitación del suelo urbanizable, fomentando la mejora y rehabilitación de las viviendas existentes y la integración del colegio y el instituto, también separados del núcleo urbano.

En La Aljorra, se solicita la orientación del crecimiento urbano residencial alejándose del complejo industrial de SABIC y la creación de un pequeño polígono industrial no químico entre el núcleo y SABIC.

De manera común a los tres núcleos, se pide la mejora de la estética en las construcciones, la rehabilitación de los cascos urbanos y la regulación de las zonas inundables, canalizando y manteniendo correctamente las ramblas de la zona.

En cuanto a la movilidad entre los núcleos, se solicita la mejora de las carreteras, el fomento del transporte público y la creación de carriles bici entre ellos. Se pide la eliminación de pasos a nivel y la construcción de circunvalaciones que mejoren el tráfico rodado y prevengan accidentes.

TALLERES CON REPRESENTANTES

Los participantes en los talleres participativos con representantes de diferentes organizaciones e instituciones concluyeron la necesidad de establecer un criterio menos expansivo en el nuevo Plan General, en la línea de lo planteado en el borrador del Avance. Un modelo que, además, privilegie el patrimonio del municipio: que la ordenación del territorio se base en los valores naturales y culturales que caracterizan al municipio. También se concluyó que las actuaciones previstas en el futuro traten de equilibrar y corregir la dispersión del municipio.

Se destacó como una oportunidad la conexión de los espacios protegidos, a través de un modelo de movilidad sostenible. Igualmente, se apunta la necesidad de ordenar y clasificar, rutas, senderos y caminos en los espacios protegidos.

Se enfatizó la importancia que tiene un Plan General para la ciudadanía y, por tanto, la necesidad comunicarlo, trasladarlo y explicarlo, así como de implicar a los vecinos y vecinas en su definición. Una definición inclusiva, que tenga en cuenta las necesidades y demandas de todos los grupos sociales que habitan la ciudad y que normalmente son desatendidas. En este sentido, se cree necesario valorar y conocer la diversidad.

Se entiende como un posible conflicto la exigua protección que existe de los espacios naturales, que provoca falta de control en los usos de dichos espacios. Simultáneamente, se destaca la dificultad de habitar algunos de los espacios protegidos, lo que genera inseguridad y abandono.

Por otro lado, se destacó por parte de los participantes en los talleres de representantes que los barrios y poblaciones en mayor situación de vulnerabilidad incorporen figuras de planeamiento específicas y ambiciosas actuaciones en las zonas con mayor exclusión social.

En conformidad por lo expresado en otros talleres participativos, se expresa que probablemente sea la periferia del municipio la que tenga un mayor potencial como recurso hacia el futuro y pueda generar mayor desarrollo y oportunidades.

Los representantes reunidos en el taller de análisis y diagnóstico concluyeron también la necesidad de revisar el catálogo patrimonial en su conjunto, que recoja adecuadamente todo tipo de bienes.

Como en otros talleres anteriores, se expresa también aquí la duda acerca del criterio recogido en el borrador del documento de Avance que contempla o considera el entorno natural como un espacio productivo. Se advierte del riesgo de compatibilizar la actividad en entornos naturales y de la forma en que pudiera ser gestionado en el contexto local.

Avalando el principio de que “lo que se desconoce no se protege”, se insistió en la necesidad de catalogar el rico patrimonio de la zona Oeste del municipio, como una fuente de oportunidad para el territorio.

También se destaca como el principal recurso del centro el patrimonio histórico y, por tanto, se insistió en la necesidad de protegerlo adecuadamente a través de verdaderos planes de protección, no sólo de reforma. El modelo que ha venido funcionando hasta la fecha ha provocado el abandono y deterioro de una parte importante del casco histórico. En líneas parecidas, los participantes insistieron en la necesidad

de establecer un plan de desarrollo cultural para el centro histórico que no deje zonas fuera de ordenación, lo que provoca el deterioro, abandono y, en última instancia, la desaparición y demolición de inmuebles o zonas completas.

Como espacios negativos y fuente de dificultades, los representantes de entidades participantes destacaron también la falta de equipamientos (en particular, educativos públicos) y una red de equipamientos poco descentralizada.

Los participantes al taller de análisis cuestionaron la posible actuación portuaria en el Gorguel, destacando que esa ya se cuenta con un uso portuario en la zona de Escombreras.

Se insiste en que no se generen nuevas barreras y brechas entre barrios y zonas de la ciudad, como las ya existentes, como la que podría provocar la llegada del AVE en superficie.

En materia de movilidad, se destaca la necesidad de conectar diputaciones y pueblos, que favorezca su cohesión y actividad. También que se avance en la movilidad peatonal y en la red de carriles bici.

Los participantes en los talleres de representantes insistieron en avanzar en la accesibilidad de la ciudad, entendiéndola además como una cuestión dinámica, que incorpore en la práctica propuestas concretas, más allá de contemplarlo en un plan.

Los representantes de organizaciones y colectivos destacaron en los talleres participativos la urgencia de ordenación y control de la agricultura. Se entiende que es una actividad que genera riqueza y empleo – aunque con una distribución muy desigual-, pero se insiste en que se avance hacia la sostenibilidad del modelo

Los participantes destacaron como aspecto negativo en el territorio la presencia –desde hace tiempo- de industrias contaminantes que conllevan efectos muy perjudiciales para el medio ambiente y la salud de las personas.

Se apuesta entre los participantes por avanzar hacia un modelo de turismo sostenible y de calidad.

La amplitud del ámbito de trabajo y la diversidad de colectivos representado hace que en el taller de propuestas se trabajasen temas y áreas diferentes en cada mesa y que existiese menos consenso en algunas de ellas.

De manera general, se habla de la necesidad de realizar estudios en detalle de las diferentes capas de información del territorio: caminos y parcelarios históricos, realidades sociales, estudios ambientales, movilidad... También se pide fomentar la accesibilidad en todo el municipio, el reconocimiento de los núcleos rurales y, sin consenso, pero con mayoría, se aboga por la regeneración y la densificación frente a la expansión urbana.

En el área del Levante, se pide limitar el crecimiento urbanístico en toda el área, oponiéndose al crecimiento propuesto en el borrador en las zonas de Atamaría y El Vivero. Se reclama proteger de manera efectiva el patrimonio presente en toda la zona y el entorno medioambiental y mejorar la infraestructura de transporte mediante el alargamiento del FEVE.

En la zona Centro, se busca la regeneración de los barrios degradados, el crecimiento urbano ordenado que compacte la ciudad y que permita la creación de suficientes equipamientos y espacios libres de gran tamaño. Se busca también mejorar la conectividad y movilidad entre barrios mediante la terminación de ciertos viales, la gestión adecuada del casco histórico para su rehabilitación y la descontaminación de las zonas del Hondón.

En la zona Oeste, se trabajó principalmente sobre la zona de La Azohía e Isla Plana, reclamándose la creación de equipamientos en los espacios libres restantes de los núcleos (equipamientos deportivos, vecinales, aparcamientos para caravanas, comerciales...). Frente a la creación de crecimientos residenciales, hubo cierto desacuerdo en la zona de la Azohía entre el mantenimiento de las zonas agrícolas restantes o la ampliación de la zona urbana. En la zona de Isla Plana sí que hubo consenso sobre un ligero desarrollo residencial limitado. Se solicitó la conexión de toda la zona con paseo marítimo.

TALLERES CON TÉCNICOS MUNICIPALES

Entre las conclusiones del taller de análisis y diagnóstico con los técnicos municipales, vinculadas a la idea del territorio como recurso, los participantes destacaron como principales aspectos positivos del territorio en el presente los siguientes: la recuperación de edificios públicos para nuevos usos (ej. Universidad); la especial situación geográfica; el turismo rural en la zona Oeste y el interés del medio rural; la existencia de grandes bolsas de suelo industrial; el patrimonio militar y minero; la posibilidad de relacionar fácilmente el entorno urbano y el rural; la diversidad territorial del Municipio (socioeconómica, paisajística, etc.); el patrimonio cultural y natural.

Como reverso, como aspectos negativos vinculados al territorio serían el abandono, desidia y falta de limpieza de solares e inmuebles (sobre todo, de titularidad privada) en el Casco Antiguo, que impiden la recuperación; el escaso aprovechamiento y apertura del puerto para la ciudadanía, en claro contraste con el uso que hacen los visitantes esporádicos (cruceristas) a la ciudad; carencias en cuanto al plan de movilidad, transporte público y peatonalización; falta de protección del paisaje en el campo de Cartagena; problemas de accesibilidad hacia la periferia (por ejemplo, el Hospital Santa Lucía); la desigual densidad de población entre centro y periferia y negativa dispersión que implican las segundas residencias; el mantenimiento de importantes “bolsas” en barrios vulnerables, que provoca condiciones similares al chabolismo en pleno siglo XXI; el riesgo medioambiental en actuales o antiguas zonas industriales (Escombreras) y mineras (Llano de El Beal); ausencia de grandes jardines y espacios verdes; la amplitud del territorio, que implica condicionantes muy diversos; incidencia de regulación por parte de otras Administraciones, lo que en ocasiones genera problemas de coordinación; enorme heterogeneidad en relación al estado de las infraestructuras de comunicaciones; dispersión de los núcleos de población, que incrementa el coste de los servicios; degradación urbana en barrios; dificultar de integrar la protección del patrimonio con los procesos edificatorios; desequilibrio entre centro y periferia.

Continuando con el modelo del territorio como recurso, los participantes en los talleres con técnicos municipales concluyeron que, proyectando hacia el futuro, el territorio presentaba determinadas oportunidades y desafíos: gran potencial de desarrollo económico; elevado patrimonio cultural (interpretado en términos de oportunidad y no como limitación); diversidad cultural; la posibilidad de convertir Cartagena en un referente en el turismo de cruceros; las posibilidades de los polos de desarrollo sostenible; mejora del paisaje en los acceso a la ciudad; aprovechamiento de los recursos naturales; mejorar la conectividad de la ciudad con el territorio y la movilidad, los transportes públicos y la inversión en grandes infraestructuras (AVE, ZAL); lograr la accesibilidad total del Municipio; desarrollar una estrategia para la gestión de residuos de la ciudad; recuperación del patrimonio militar, defensivo, histórico y arqueológico; concreción de bienes de dominio público (viales, caminos); el potencial turístico-deportivo de todo el territorio; integración de la actividad agrícola del campo de Cartagena respetando y protegiendo el medio ambiente (Mar Menor).

Por el contrario, las principales dificultades y conflictos que podrían generarse o intensificarse en el futuro en relación con el territorio serían, en opinión de los técnicos municipales participantes en los talleres: el carácter terminal –no de tránsito- del puerto, que impide la interconectividad; el conflicto entre posibles actividades económicas y modelos de desarrollo, de tal manera que unas pueden dificultar el avance de otras; el problema de abastecimiento de agua (clima, dependencia del trasvase); la falta de espacios para el almacenamiento de residuos, que exige buscar alternativas en el futuro; los suelos contaminados existentes y los que se encuentren por determinar; algunos polos industriales que carecen de normativa

específica (Escombreras); división entre zonas del municipio (noreste y suroeste), con desiguales inversiones, recursos y vías de comunicación; deterioro acusado de barrios con población en situación de vulnerabilidad; la compatibilidad de los desarrollos urbanísticos y otras actuaciones con el respeto al medio ambiente; una cultura cívica poco corresponsable; la descoordinación de competencias y procedimientos administrativos; la falta de proyección y protección institucional del turismo rural.

Pese a la amplitud del ámbito de trabajo y la escasez de tiempo, el mayor conocimiento de los técnicos municipales permitió una mayor efectividad en el taller de propuestas, abarcando casi todo el territorio en cada mesa y mejores consensos.

En la demarcación de suelo urbanizable en el municipio, hubo consenso en la protección de la franja del litoral del Mar Menor, permitiendo como mucho algún crecimiento puntual en los lindes de los núcleos urbanos del Mar Menor (Los Urrutias, Los Nietos, Playa Honda, Mar de Cristal), del interior (El Algar y Los Belones, pero dejando una banda de amortiguación en el límite del parque natural de Calblanque) y en la zona de Cabo de Palos.

En la zona centro se concentró el crecimiento urbanístico en las áreas intermedias de los diferentes barrios de la ciudad, buscando la compactación de Cartagena y la mejora en la conectividad entre los barrios mediante zonas verdes y carriles bici, además de conectar en casco urbano con zonas como Lo Campano o el Polígono Cabezo Baeza, prolongando esta zona industrial hacia la ZAL de Los Camachos.

En la zona norte se permitió el crecimiento urbanístico de los núcleos para consolidar su morfología irregular, mientras que en la zona oeste se trabajó solamente sobre la franja costera de La Azohía e Isla Plana, existiendo alternativas diferentes entre un mayor crecimiento urbanizable en las zonas libres de la franja costera y una mayor protección.

En las proximidades de los espacios naturales se propuso la creación de bandas de amortiguación para reducir el impacto medioambiental sobre los mismos. Asimismo, se propuso la protección del patrimonio cultural mediante el establecimiento de usos de los elementos patrimoniales.

En lo relativo a las infraestructuras, se propuso la prolongación del FEVE hacia la Cabo de Palos y el desdoblamiento de la línea ferroviaria a su llegada a Cartagena para alejar el transporte de mercancías de la ciudad.