

B.3

Cartagena y su Campo: historia y proyecto

5. Conclusiones y aportaciones ● **Cartografías tácticas** • *Separata*

CT- El corredor litoral

CT- Fisonomía de Cartagena

CT- La ciudad histórica y el trasdós -o el traspaso- de la muralla

CT- Intervenciones de Reforma interior/Proyectos para El Molinete: activar el vacío o llenarlo

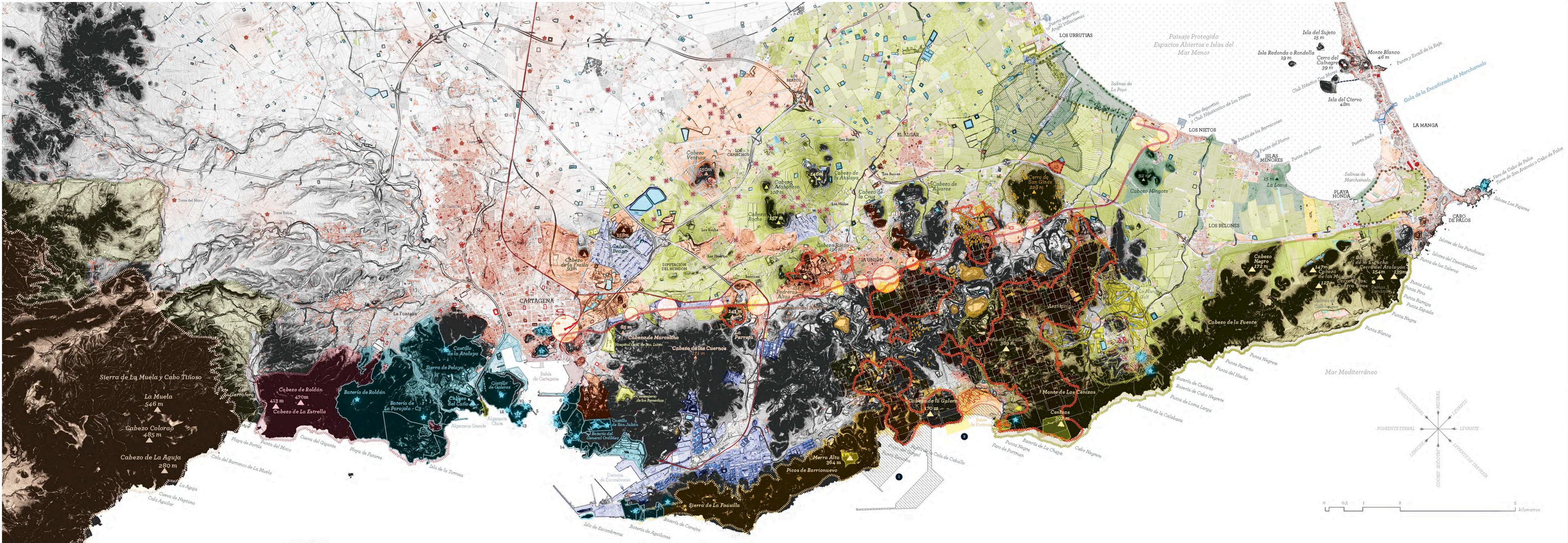
CT- Sección áurea

CT- Secciones de levante

CT- Calles mayores de la ciudad histórica, el Ensanche y los barrios

CT- Fachada marítima

CT- Fisinomía del Mar Menor



EL CORREDOR LITORAL
cartografía táctica

CIUDADES

- PUEBLOS**
Casas y pequeños núcleos rurales
- 1 Castillo de la Concepción y la Linterna
 - 2 Castillo del Monte Sacro
 - 3 Fortaleza de San José
 - 4 Dique de la Curra
 - 5 Dique de Navidad
 - 6 Batería de San Leandro
 - 7 Batería de Santa Ana
 - 8 Batería de San Isidoro y Santa Florentina
 - 9 Batería de Santa Ana
 - 10 Túneles de Submarinos
 - 11 Conjunto defensivo de Fajardo
 - 12 Batería de San Fulgencio o Batería del Collado -47 Baja
 - 13 Batería de La Podadera
 - 14 Baterías del Comandante Rojo o Baterías de Trinco botijas Baja y Alta
 - 15 Monasterio San Ginés de la Jara
- Sistemas generales y equipamientos**
- Resort turísticos y Campos de Golf
 - Novo Cartago (En proyecto -Prom. Hansa Urbana)
 - La Manga Golf Club

- Espacios naturales protegidos, LICs y ZEPAS:**
- Espacios abiertos e islas del Mar Menor
 - Humedales y salinas de Lo Poyo y Marchamalo
 - Calblanque, Peña del Águila y Monte de las Cenizas
 - Sierra de la Fausilla
 - Cabezo de Roldán
 - La Muela y Cabo Tiñoso

- Patrimonio minero**
- Delimitación Sitio Patrimonial de la Sierra Minera Canteras y escorias
 - Chimeneas, pozos, castilletes, etc.
 - Aterramiento de la Bahía de Portman por los residuos minerales del Lavadero Roberto

- Baterías y Fortalezas
- Ruinas Romanas
- Cimas
- Villas modernistas y edif. patrimoniales
- Molinos de viento
- Patrimonio moderno: Viviendas de verano, hoteles y complejos turísticos
- Arquitectos: Bonet Castellana, Corrales y Molezn, Fiso, etc.
- Suelo Urbano
- Suelo Agrícola de los regadíos del Tránsito Tajo-Segura
- Suelo en transformación
- Darsena Comercial
- Suelo Industrial
- Darsena Militar y Astilleros
- Suelo de Defensa
- Cabezos y espacios naturales
- Proyecto de Puerto exterior en El Gorgel
- Primer premio del Concurso para la regeneración de la Bahía de Portman, Av. "IN SITU"

Línea de FEVE y estaciones actuales



La cartografía encuadra el ámbito territorial comprendido entre Cartagena y Cabo de Palos, situando en mitad de la imagen la línea del FEVE y la paralela carretera de la N-332, conexiones que en tren o en coche, suponen una media hora entre la ciudad de Cartagena y las playas del Mar Menor y el Mediterráneo.

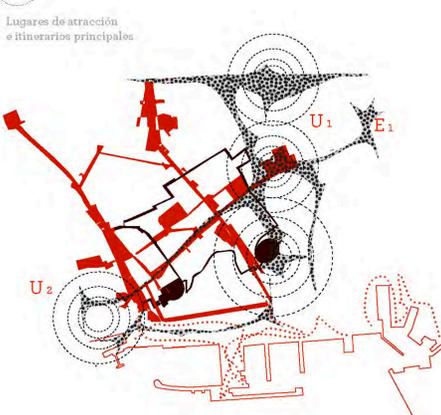
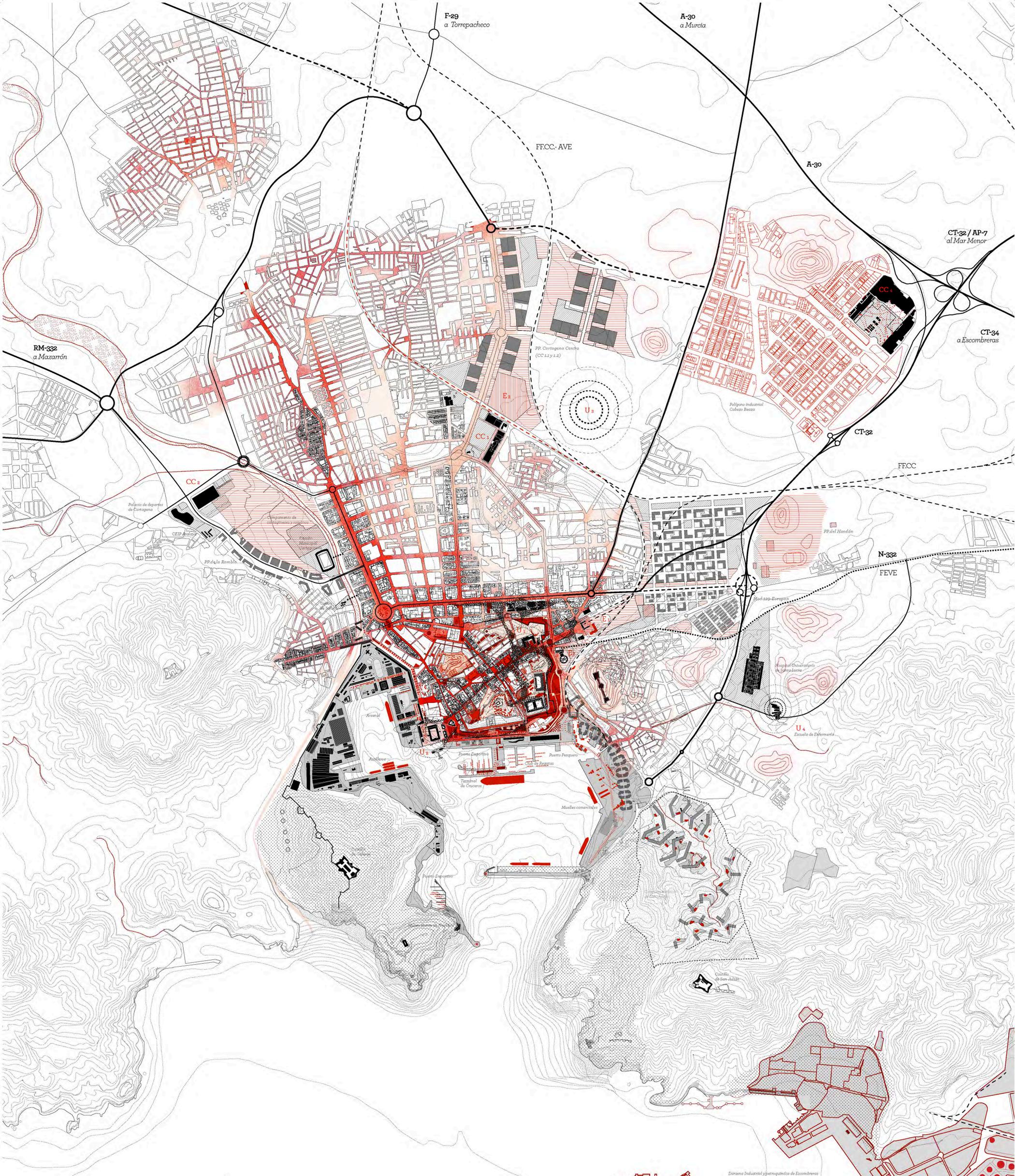
La imagen aúna elementos estudiados en los capítulos 4.1, 4.2 y 4.5, principalmente. Puede observarse como la línea de FEVE, hoy una infraestructura infrutilizada y subvencionada, tiene la capacidad de conectar la capital comarcal con espacios naturales, playas, zonas y paisajes patrimoniales de diversa índole (arqueológicos, agrarios, mineros...) así como núcleos agrícolas, polígonos industriales y pueblos.

En menos de 30 km, desde la estación de Cartagena hasta Los Nietos o hasta Cabo de Palos por carretera, el paisaje atraviesa zonas industriales y en transformación de la periferia de Cartagena (donde sobrepasan las operaciones del sector del Hndón y Los Camachos), zonas de regadíos del trasvase Tajo-Segura salpicados de núcleos agrícolas (Las Huertas, Los Ruices, etc.), para adentrarse en el paisaje minero entre los montes y cabezos, con las variedades de tonalidades de las montañas de escoria, las canteras y el pictoresquismo de las ruinas de las chimeneas y castilletes metálicos. Lo abrupto de la sierra minera, deja estrechos pasos transversales hacia el Sur hasta calas, puertos, cabos y cimas con fortalezas, abriéndose al Este hacia los paisajes costeros protegidos de las Islas del Mar Menor, los humedales de cartizos y las salinas como lugares de anidamiento de las aves.

A nivel urbano conectan núcleos periféricos de Cartagena (residencias obreras y polígonos industriales, representados en gris en el esquema), la ciudad de la Unión y los antiguos poblados mineros (en granate), los enclaves turísticos de La Manga Club de Golf (construido) y Novo Cartago (en proyecto y detenido) con la ciudad litoral en torno al Mar Menor (en azul), y La Manga lo que supone un número importante de habitantes que aumenta significativamente en época estival.

La cartografía representa un fragmento de territorio de aproximadamente 400 Km², buscando hacer visible su potencial, la imagen conjuga los distintos proyectos e intereses turísticos, culturales, residenciales y medio ambientales que existen sobre el ámbito, señala lugares claves de actuación (como el Monasterio de San Ginés, la red de molinos de viento abandonados y balsas de retención de agua del paisaje agrario, las áreas expectantes o en transformación debido a su localización en los bordes de las infraestructuras o clasificadas como urbanizables, la singularidad del patrimonio minero y su contraste con el costero natural y militar...)





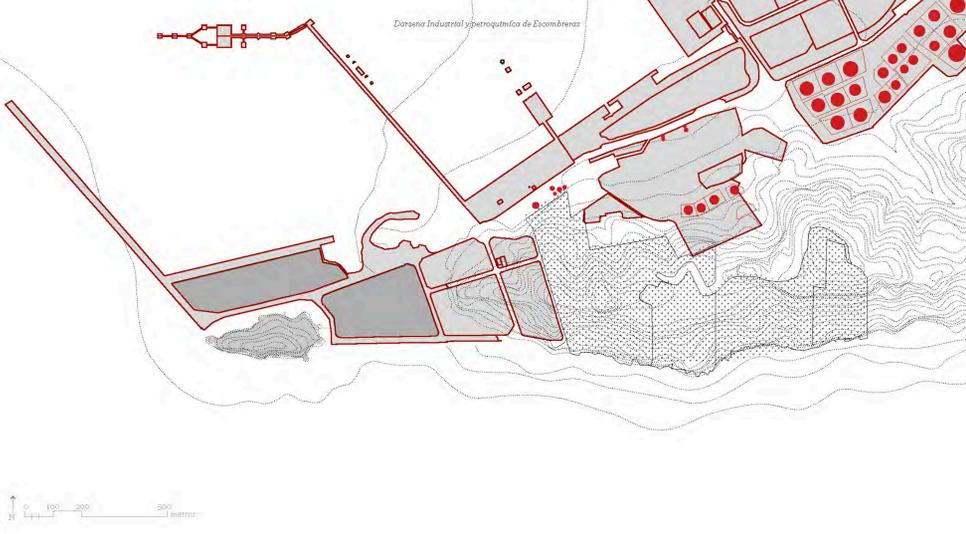
- Legenda**
- Principales arterias urbanas
 - Itinerario organizador cultural y turístico
 - Edificio o edificaciones de alto nivel de actividad
 - Zonas comerciales programadas
 - Zonas de expansión programadas
 - Recorridos turísticos y unidades de punto A
 - Línea de extensión del Alameda de Alfonso XII
 - Zonas de expansión
 - Zonas militares
 - Zonas de expansión de carácter especial
 - Puntos de interés
 - Puntos de interés de carácter especial
- FOCOS DE ACTIVIDAD:**
- Universitaria:**
- U1 Campus universitario urbano Área Histórica - Área Alfonso XII-UPCT
 - U2 Zona de alta densidad - Escuelas - Mirador del Mar-UPCT
 - U3 Zona UPCT
 - U4 Zona de expansión del Campus Área Histórica
- Exteriores:**
- E1 Zona de FFCC (pasado)
 - E2 Zona de la Alameda de Alfonso XII
 - E3 Zona de expansión de FEVE
- Comerciales y de ocio:**
- CC1 Centro Comercial Mar Menor
 - CC2 Centro Comercial San Sebastián
 - CC3 Zonas comerciales de expansión de carácter especial
 - CC4 Espacio Militarizado

FISIONOMÍA DE CARTAGENA cartografía táctica

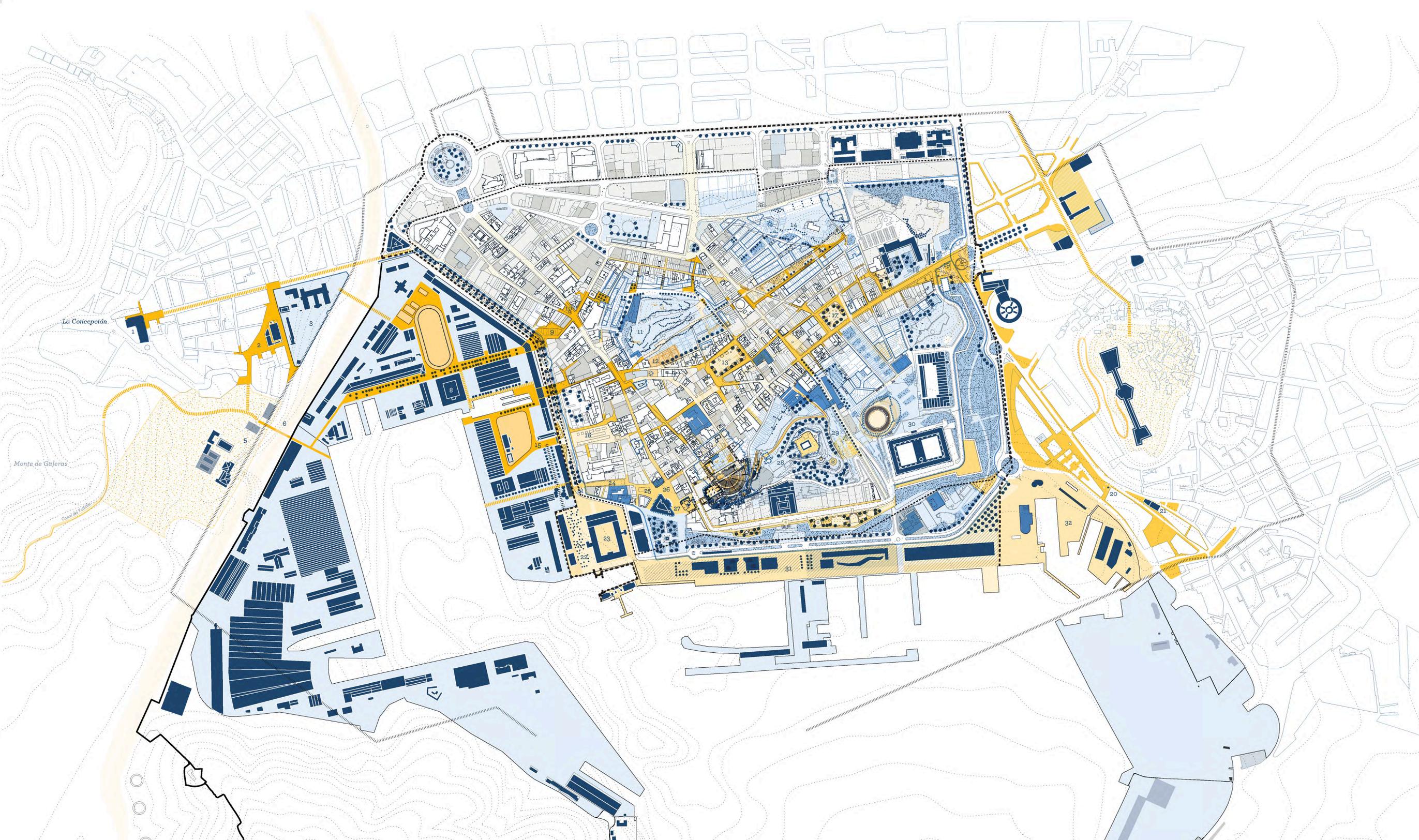
En la cartografía táctica se representan la densidad de usos e intervenciones que se producen en la ciudad, los lugares de reunión y las actividades más vivaces, los espacios de ocio y los centros de los barrios. Destacados sobre el entramado urbano, los lugares de encuentro (zonas comerciales lineales en el centro histórico, los trazados del ensanche y promotoras lineales en la periferia), la intensidad y estructura de la administración pública, los centros institucionales y de producción (relacionados con la infraestructura portuaria y red general de alta capacidad), y los equipamientos de carácter general (como el hospital central, los centros deportivos o de ocio).

Justo a estos elementos (más) muestra de manera sencilla propuestas o conclusiones puntuales del estudio de los datos e informes de la tesis, que inciden en la estructura general de la ciudad, el modo de centralidad y conexiones al centro de actividad, de la línea marítima y del espacio público del núcleo de Alfonso XII frente a Santa Lucía (presentado por la línea de estudio y la fachada curva propuesta por el primer proyecto de ensanche) la discusión sobre la posición de la estación ferroviaria con la fachada del AVE (en la zona E2 y E3), las propuestas de monumentalización y dotación cultural del centro histórico y el borde de agua, el papel de la universidad en la transformación de las instalaciones militares en el centro de la zona histórica y su posible expansión (fines en el entorno del Cuartel, donde parece que se mantendrá la estación del AVE), los itinerarios propuestos por el plan del Campus Mar Menor y que acompaña la expansión programada por la estación ferroviaria que se ocupará el plano de 1876, o bien, el estudio de la ciudad sobre instalaciones del AVE, o los espacios programados y actuales proyectados por los planes parciales al U1 y E.

En el centro de la imagen, el eje Gilbert-Angel Brusa y su extensión norte, establece una división entre el sector HC (centralizado a tres residencias) y el FE (que fuera proceso de transformación de industrial a residencial) y muestra centralidades del sector histórico del ensanche y de las futuras orientaciones, lo que parece apoyar la extensión hacia el interior de la ciudad frente a ideas de movimiento en torno a la bahía o en la dirección horizontal que refuerza los ejes programados por el Plan de Urbanización y el Plan de la Concepción.



LA CIUDAD HISTÓRICA Y EL TRASDÓS -O EL TRASPASO- DE LA MURALLA
cartografía táctica



- ELEMENTOS Y OPERACIONES PROPUESTAS POR EL PEOPCH**
- Itinerario arqueológico cultural y turístico
 - ▨ Reurbanización de calles y espacios públicos
 - ▨ Peatonalización de calles
 - Carril bici
 - Vías rodadas
 - ▨ Parcelario fuera de ordenación (derribos)
 - Nueva ordenación y alineaciones
 - Edificios singulares
 - Dotacional
 - Terciario
 - Edificio catalogado - conservación obligatoria
 - Edificio catalogado - conservación renovación
 - Edificios en inadecuación urbanística
 - Restos arqueológicos
 - BIC
 - Límite del PEOPCH
 - Límite de la declaración del conjunto histórico artístico
 - Límite de la zona de respeto del conjunto

- EDIFICIOS Y ESPACIOS PÚBLICOS SINGULARES VINCULADOS A LOS RECORRIDOS TÁCTICOS:**
- 1 Parroquia de La Concepción
 - 2 Asociación de vecinos e instalaciones deportivas
 - 3 Asilo de Hermanitas de los Pobres
 - 4 ISEN centro universitario
 - 5 Instalaciones deportivas militares
 - 6 Pasarela peatonal de acceso al Arsenal
 - 7 Navas de la Maestranza
 - 8 Tonsuraria
 - 9 Plaza del Cuartel del Rey
 - 10 Plaza del Leuse
 - 11 Parque arqueológico del Molinete
 - 12 Cubierta de las termas romanas
 - 13 Arq. Amann Cánovas Maruri
 - 14 Nuevo parque en el Monte Sacro
 - 15 Plaza y Puerta del Arsenal
 - 16 Plaza del Rey
 - 17 Plaza de la Merced
 - 18 Plaza de la Misericordia o Jaime Bosch - Rectorado UPCT
 - 19 Puerta de San José
 - 20 El Pinacho
 - 21 Iglesia de Santiago en Santa Lucía
 - 22 Plaza del CIM
 - 23 CIM antiguo cuartel de presidiarios, hoy sede de la Facultad de Ciencias de la Empresa y Museo Naval
 - 24 Plaza de San Agustín
 - 25 Plaza José María Artes
 - 26 Plaza del Ayuntamiento
 - 27 Museo y acceso al Teatro romano - Arq. Rafael Moreno
 - 28 Parque Torres
 - 29 Museo refugio de la Guerra Civil y ascensor panorámico - Arq. Lejarroga, Cánovas - Maruri - Amann
 - 30 Campus de la Muralla del Mar
 - 31 Muelle de Alfonso XII
 - 32 Puerto pesquero

- SECUENCIAS URBANAS TRANSVERSALES A TRAVÉS DEL ARSENAL Y EL RECINTO DE LA PLAZA.**
- De arriba abajo y de izquierda a derecha:*
- R1 Desde el arrabal de La Concepción (Asilo de Hermanitas de los Pobres e instalaciones deportivas y vecinales) - ISEN centro universitario abierto a la Universidad de Murcia - calle Real - cruce de la calle Jabonerías
 - R2 Monte de Galeras (recorrido en el dominio público del Canal del Taibilla) - instalaciones deportivas militares vinculadas a la pasarela peatonal del Arsenal - infiltración dentro del Arsenal entre las ruinas de la Maestranza y el edificio de la Tonsuraria - plaza del Par - plaza del Leuse - Molinete
 - R3 Muelle de gradas de construcción Arsenal - plaza del Cuartel del Rey - calle de Intendencia - Puerta de Murcia - Parque arqueológico del Molinete - nuevo parque de Monte Sacro
 - R4 Dársena - plaza del Arsenal e instalaciones deportivas (triscina) - Puerta del Arsenal - Plaza del Rey - calle Comedias - cruce con la calle Mayor - calle de San Miguel - plaza de San Francisco - plaza de la Merced - plaza de la Misericordia (Rectorado de la Universidad Politécnica) - Puerta de San José - paseo de las Delicias - el Pinacho y la Iglesia de Santiago en Santa Lucía
 - R5 Plaza del CIM - plaza de San Agustín - plaza José María Artes - plaza del Ayuntamiento - teatro romano - parque Torres - cruce calle Gíbor - Campus de la Muralla del Mar
 - R6 Frente litoral, luego mar continuo, peatonal y público, desde la plaza del CIM (antiguo cuartel de presidiarios incluido en las instalaciones del Arsenal y hoy sede de la Facultad de Ciencias de la Empresa y Museo Naval) - muelle de Alfonso XII - puerto pesquero - paseo del Muelle de Santa Lucía

Los planes posteriores al Proyecto de Enanche han ido paliando la carencia de dotaciones y espacios públicos en la primera y segunda periferia, sin embargo el centro histórico carece de las mismas. Mercados, colegios o dotaciones culturales y universitarias han ido surgiendo en las manzanas perimetrales a la línea de muralla. Las operaciones propuestas por el PEOPCH (2006) suponen un importante aumento de espacios libres, mediante el esparcimiento de la trama y la transformación en parques de las cimas de los cerros, pero aún así la estrechez del recinto impide la localización de usos que requieren de mayores superficies.

La posibilidad de infiltrar la vida urbana en el interior de los recintos históricos -desde destaca la pista del Arsenal- ayudará a paliar, por ejemplo, la inexistencia de instalaciones deportivas en el centro, si se compaginase el uso militar y civil de las mismas, pero de manera general, permitiría recuperar la idea de conexión de los arrabales de Santa Lucía y La Concepción. El primer proyecto de Enanche proponía un decidido trazado, la Gran Vía de Alfonso XIII, tangente al recinto amurallado, recta y amplia para conectarlos, pero con sería posible construir esta idea desde un tejido capilar, desde una malla reticular que se infiltre entre las piezas?

La cartografía nos muestra una serie de recorridos horizontales que perforan las barreras de los recintos, diluyendo las posibilidades existentes de conexión de los arrabales a través del centro histórico, ampliándolo y permitiendo posibles rridos entre el Monte de Galeras y el Cerro de los Moros. El esquema inferior, por su parte, recoge proyectos y operaciones realizadas entre 1860-2012 encaminadas a la reforma interior, donde se aprecia de manera clara la apertura de Gíbor al atravesando el cerro de La Concepción, los sucesivos ensanchamientos del eje Cuatro Santos-Duque, las aperturas de plazas de la desamortización conventual o las indicaciones sobre la ocupación y trazados del Molinete.



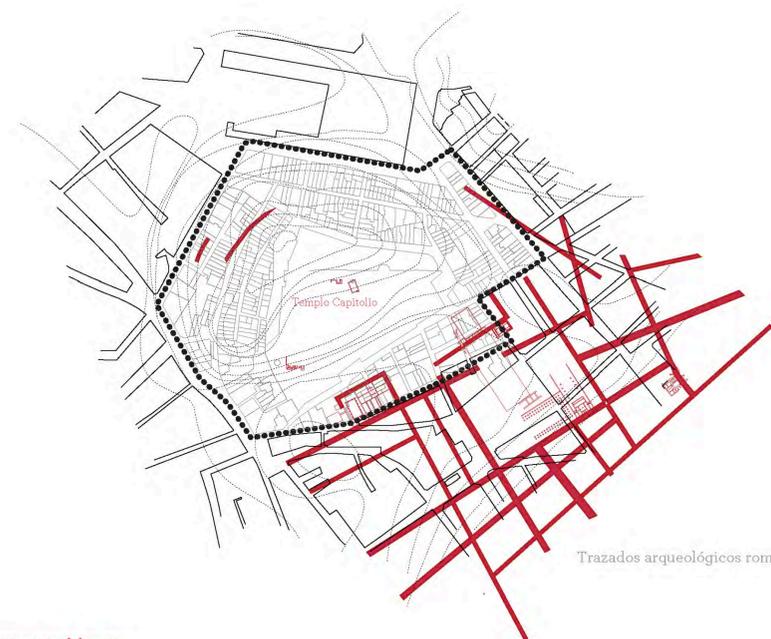
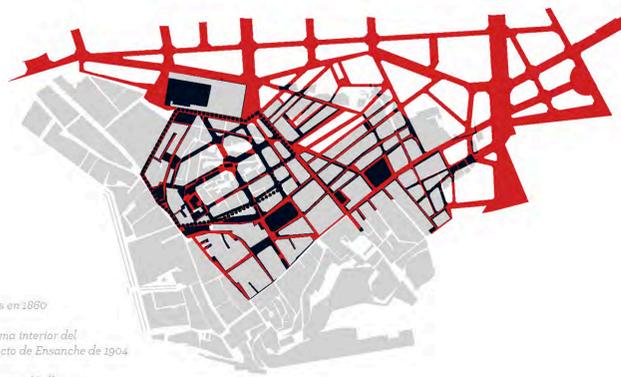
OPERACIONES DE REFORMA INTERIOR: EVOLUCIÓN DE LAS MANZANAS DEL CENTRO HISTÓRICO ENTRE 1860-2012



Planos catastrales:
 1860
 1868
 1961
 2012

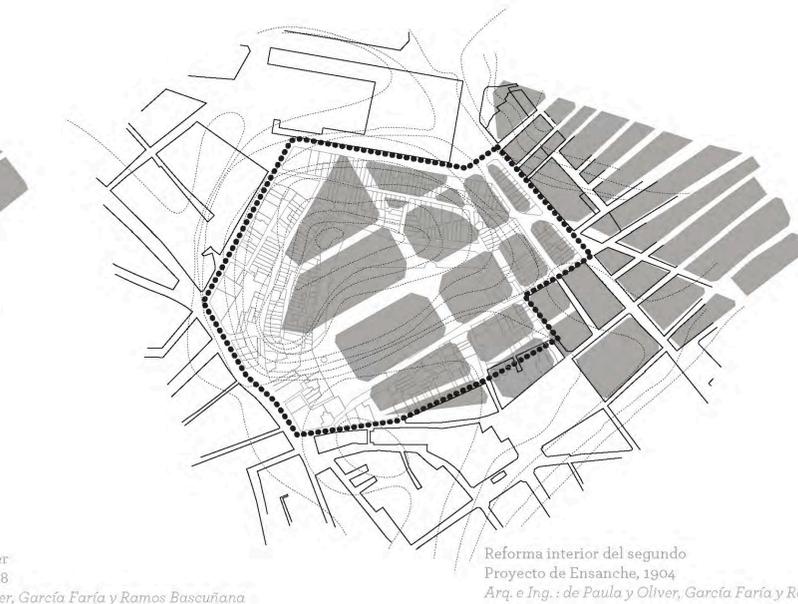
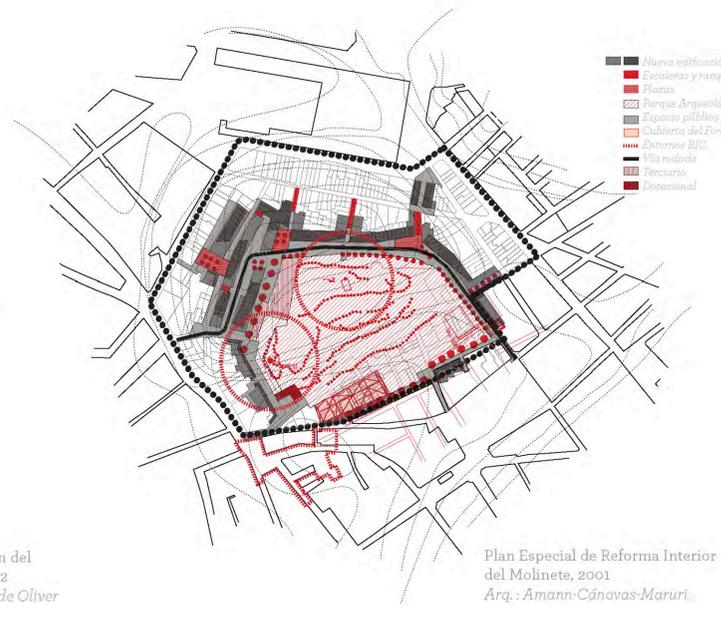
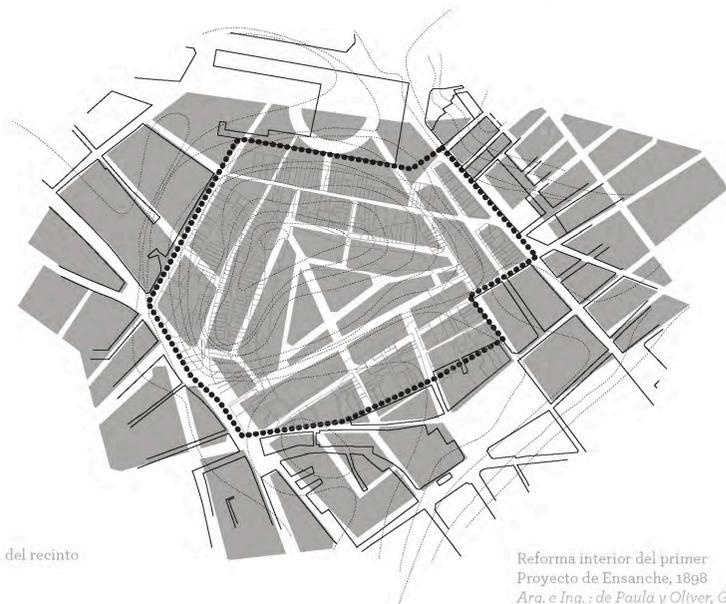
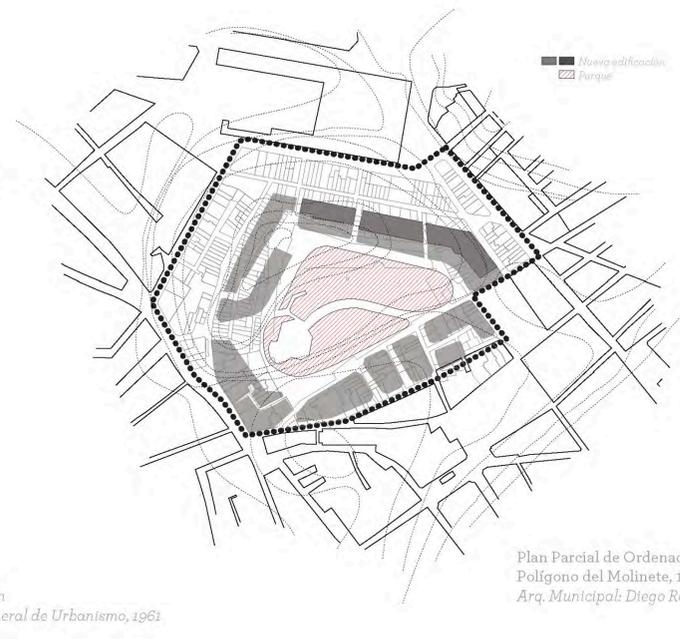
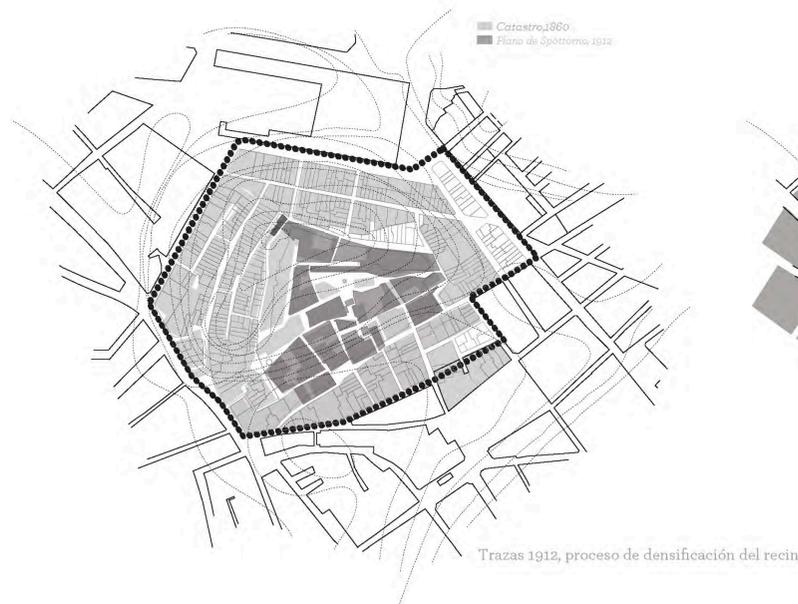
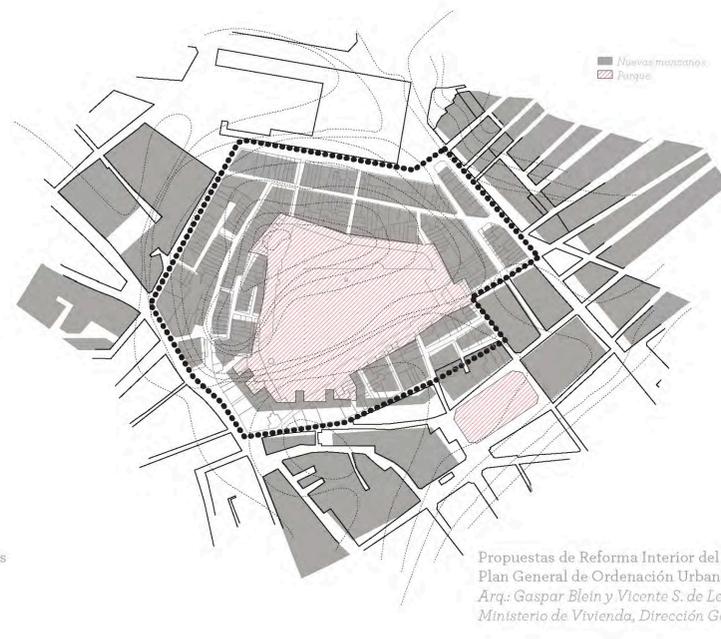
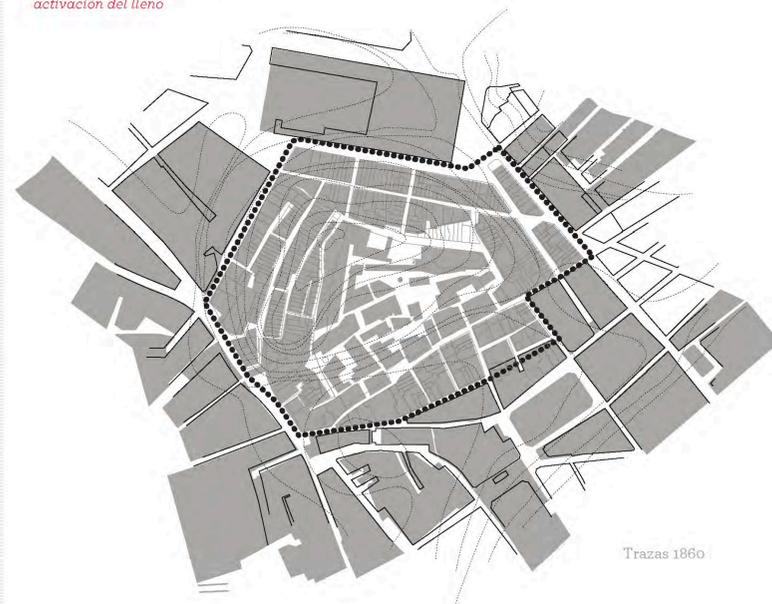


INTERVENCIONES DE REFORMA INTERIOR



activación del vacío

activación del lleno



PROYECTOS PARA EL MOLINETE: ACTIVAR EL VACÍO O LLENARLO *cartografía táctica*

La carencia de suelo, característica histórica de Cartagena, ha motivado el crecimiento de la ciudad sobre sí misma hasta su expansión periférica en la segunda mitad del s.XX. Las operaciones de reforma interior abordadas a lo largo de la historia, de esparcimiento o relleno de la trama urbana -ejemplificadas en la evolución del cerro del Molinete-, pueden ayudar a enriquecer el actual proceso de patrimonialización y rehabilitación del recinto intramuros, desde acciones conscientes de activación del vacío y/o del lleno.

La cartografía muestra en la columna de la izquierda las operaciones de reforma interior, propuestas por los dos proyectos de ensanche, y el manzano actual sobre el callejero de 1860. En negro las operaciones de esparcimiento (derribos, realineaciones, apertura de plazas y calles) y en blanco, los rellenos (nuevas manzanas, ocupación de callejones, cambio de dimensiones, etc), destacan en cada uno de los esquemas los siguientes elementos:

• 1860-2012: apertura de plazas y limpieza de las cimas de los cerros de la Concepción y el Molinete, junto a la transformación del perímetro de la muralla en espacio público.

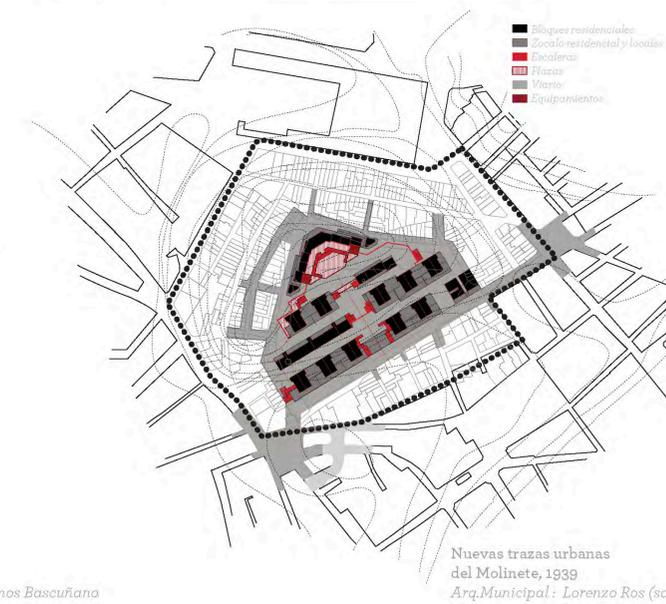
• 1860-1904: la urbanización en retícula del Molinete y Monte Sacro y la serie de manzanas trapezoidales proyectadas sobre los terrenos de derribo de la muralla.

• 1860-1898: el amplio y ambicioso programa de reformas propuestas por el primer proyecto de Ensanche transformaba radicalmente el espacio intramuros. El derribo de la muralla iba acompañado de la re-alineación de prácticamente todas las calles del recinto y la urbanización de los cinco cerros fundacionales. Entre las alineaciones y perforaciones sobresalen, la calle Gisbert, Carmen Mayor - Puertas de Murcia en dirección N-S y Plaza del Rey - Plaza de San Francisco-Plaza de la Merced, el eje de las calles del Cañón Cuatro Santos-Duque en la E-W y el sistema de radiales que parten de la plaza semicircular ubicada sobre el derribo del cuartel de Artillería.

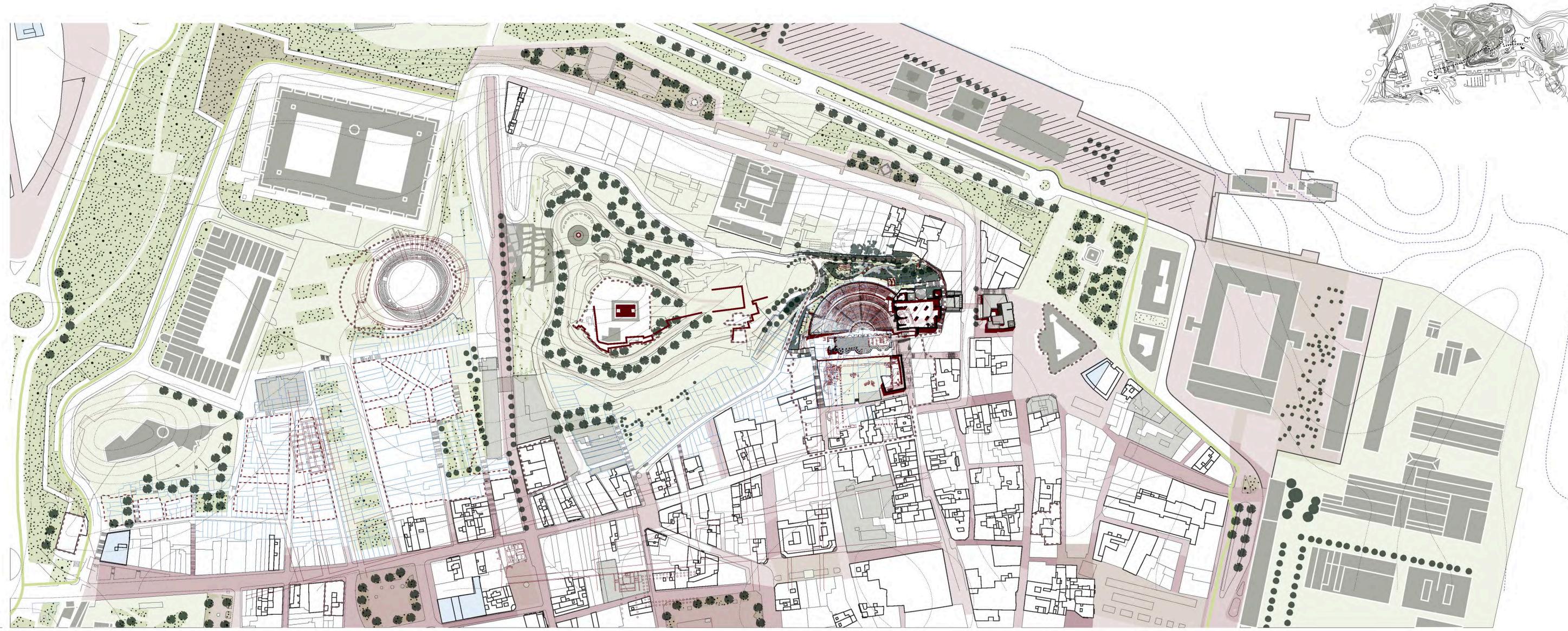
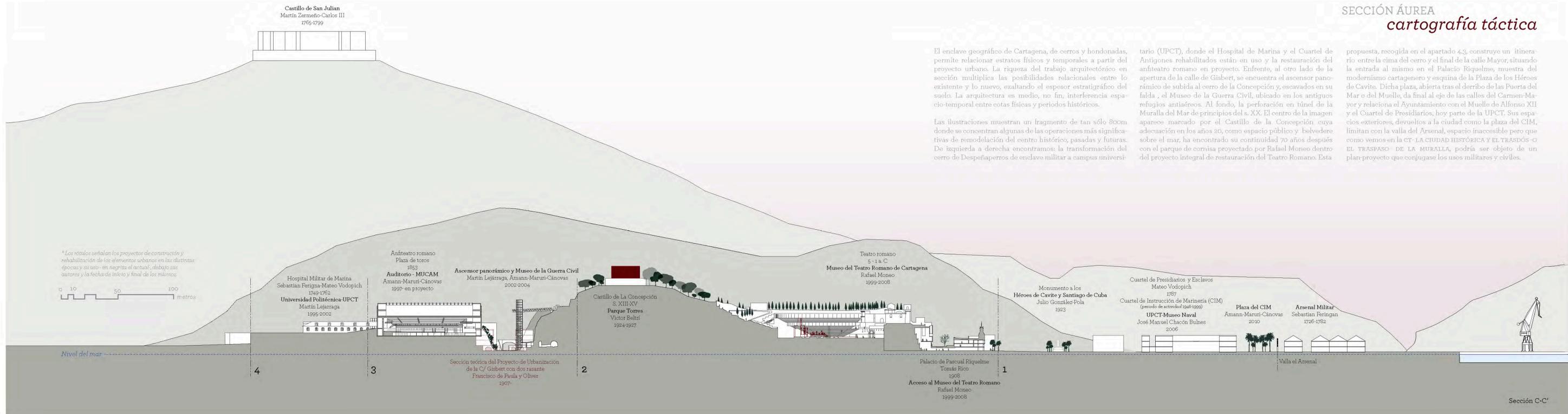
Por su parte las dos filas organizan cronológicamente, de izquierda a derecha, los proyectos y transformaciones del cerro del Molinete. En la superior los encaminados a convertir en vacío activa la cima y que edificar su perímetro, y en la inferior, las propuestas de ocupación residencial del mismo. Todas las propuestas se han dibujado a partir de los planes originales, a la misma escala sobre el catastro actual, con el detalle marcado por el desarrollo de cada una de las propuestas o planos.

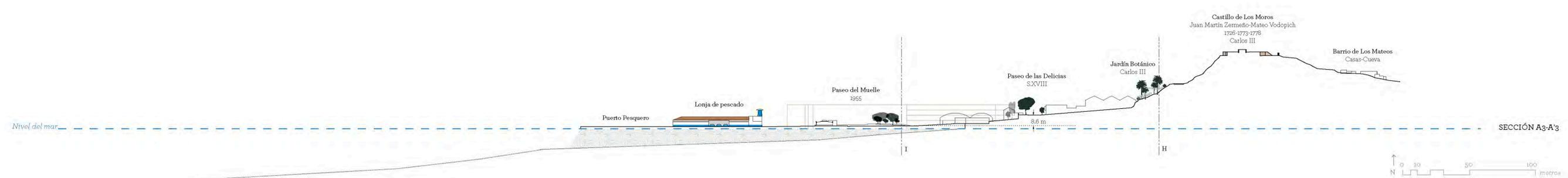
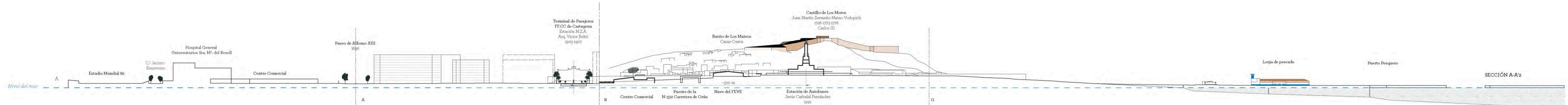
En los esquemas de reforma interior se han incluido las plazas del S.XVIII abiertas tras el proceso desamortizador, por considerar que ayudan a entender las transformaciones del casco histórico, aunque ya aparecen cartografiadas en 1860, base utilizada al ser el primer levantamiento exacto y completo del que se dispone.

**En los esquemas de reforma interior se han incluido las plazas del S.XVIII abiertas tras el proceso desamortizador, por considerar que ayudan a entender las transformaciones del casco histórico, aunque ya aparecen cartografiadas en 1860, base utilizada al ser el primer levantamiento exacto y completo del que se dispone.*



SECCIÓN ÁUREA
cartografía táctica



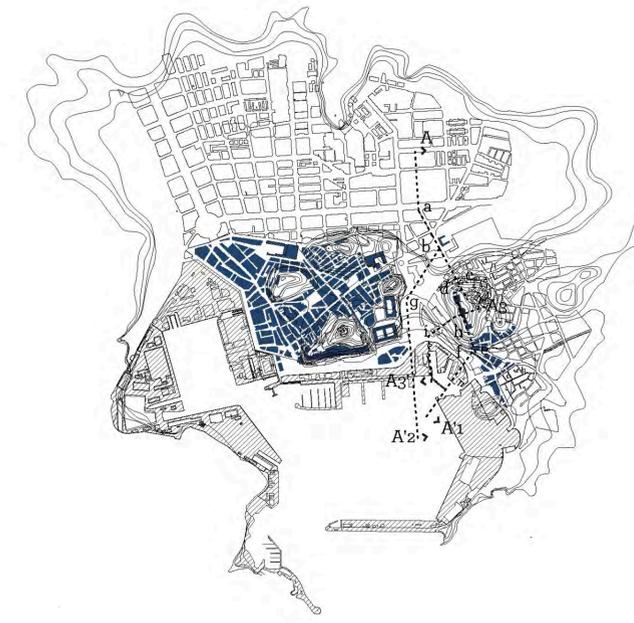


SECCIONES DE LEVANTE
cartografía táctica

La secuencia de cortes urbanos, dibujados intencionadamente por las fronteras físicas y mentales que la actividad portuaria e industrial han ido acumulando en el sector de levante, buscan favorecer la rehabilitación del barrio popular de Santa Lucía-Los Mateos, de excepcional localización y centralidad; a partir de las oportunidades que surgen del proceso de reconversión industrial, ferroviaria y portuaria, sin vaciar, trasladar o sustituir su tejido social.

La primera y la tercera señalan las posibilidades de trabajar la fachada de los barrios, de Los Mateos hacia la estación y de Santa Lucía hacia los muelles, desde la sección urbana. La diferencia de cota entre la C/ Mompeán-la estación (12,2m) y entre el Paseo de las Delicias-Paseo del Muelle (8,6m), una vez eliminadas las barreras viarias, ferroviarias y portuarias, permite pensar en operaciones arquitectónicas que conecten y pongan en relación estos niveles, favoreciendo los usos residenciales, de grano más menudo, en el plano superior y volcando la actividad terciaria al inferior.

La segunda pone en relación las estaciones de ferrocarril y autobuses, el denominado "vestíbulo de la estación" en el capítulo 4.2, con el muelle de Alfonso XII. Los 300m que separan ambas estaciones aparecen fraccionados por el viaducto de carretera de Orán y las instalaciones del FEVE, si se realiza finalmente la propuesta de unificación de la estación del FEVE y la FFCC, la rasante de la carretera podrá rebajarse, favoreciendo la relación con la de autobuses y la incorporación del centro comercial a un espacio público relacional entre las tres y el muelle.



Equipamientos		Entorno físico	
cultura y ocio	transporte	curvas hipométricas	curvas balneométricas
educación primaria	educación secundaria	curvas de agua	parcela rural
educación superior	residencia universitaria	balas	mita
deporte	sanidad	Entorno urbano	manzana
comercio	servicios	parcelación urbana catastral	espacio público blando
pernociación	industria	parcelación urbana dura	espacio público duro
laboral	nueva manzana	línea de infraestructura	línea de cercanías
religión	nueva alineación	línea de autobús	paradas de autobús
Arco posible		Infraestructura	
intensidad del arco	arco futuro	arteria	distribuidor
arco conector posible	arco áreas posibles	ferracarril	ferracarril futuro
parcela rural arcu		huello de infraestructura	distribuidor urbano

LUGARES Y USOS POR ZONAS

K. Los Matos	A. Sector Rámbla
Estación de FEVE	Palacio de Deportes de Cartagena
Castillo de los Moros	CEIP Alayga
	CC La Rámbla
M. Puerto	Campamento de Cartagineses y Romanos
Museo Naval de Cartagena	Estadio Cartagena
Dársena de los Botes	Barrio de la Concepción
Adana	C.S. Barrio de la Concepción
Autoridad Portuaria	Hermanitas de los pobres
Arsenal Militar	C. Barrio Nueva Cartagena
Museo Nacional de Arqueología Subacuática	Isleta Evangélica Cartagena
Auditorio y Palacio de Congresos El Bate	CEE Primitiva López
Real Club de Regatas de Cartagena	Nueva Cartagena C.F.
	C.P. Bethoven
N. Casco Antiguo	D. Media Sala y Urbanización Mediterránea
Muralla de Carlos III	IES Mediterráneo
Escuelas de Guardamarinos	Centro deportivo Mediterráneo
Ruinas	CP S. Antonio Abad.
Teatro Romano	E. Los Barreros y Cuatro Santos
Catedral de Santa María	Santo y Real Hospital de Caridad
Casa del Mar	Pabellón municipal
Capitanía marítima	Polidéportivo municipal
Universidad Politécnica	CEIP Colegio Ed. Infantil y primaria Cuatro Santos
Plaza de toros	F. Barrio Peral y Barrada José María Lapuerta
Campus Muralla del Mar	CP Feliciano Sánchez
Cuartel de Artigones	Colégio la Encarnación
Plaza de la Merced	CEIP José María Lapuerta
Museo Regional de Arte Moderno	Campo de Fútbol
Rectorado Universidad de Cartagena	Supermercado
Panorámica Sagrada Consuelo de Jesús	Parroquia Sagrada Familia
Pabellón Polideportivo Urban	Fábrica
Museo Histórico Militar de Cartagena	Supermercado Mercadona
Parque Maestranza de Artillería	G. Barrio San Antón
Cerros	Centro Penitenciario San Antón
Basílica de la Caridad	Institución Benéfica Hospitalidad Santa Teresa
Circa Romana	H. Ensanche
ISEN, Centro Universitario	Naves Industriales
Colégio	Museo Arqueológico Municipal de Cartagena
Teatro Círculo	Fábrica de Luz
Parroquia de San Antonio María Claret	CC El Corte Inglés
Iglesia del Carmen	Tarrens del Ayuntamiento cedidos a la compañía de Ensanche
	Casas de Cerro
Paseo Alfonso XIII	Pabellón Municipal de Deportes
Colégio de las Carmelitas- Casa Maestre Zapata (1909)	Piscina Municipal cubierta
Instituto Carlos III (1950)	Dirección General de Tráfico
Gasolinera (1959)	Guardia Civil
Comisaría de policía (1967)	CEIP Concepción Arsenal
Parcela Industrial (1957)	Colégio Hispana
Sede la UGT y la Confederación de Organizaciones Empresariales de Cartagena y Comarca (COEC) y del Ison (1968)	Escuela Oficial de Idiomas
	Escuela de Educación Infantil la Gavita
Colégio Santa María Micaela (1930)	Pista Municipal de Atletismo
IES. Jiménez de la Espada (1930)	I. Barrada Virgen de la Caridad "Las 600"
Colégio Nacional San Isidro y Santa Florentina (1935)	Centro Comercial Mandache
Mercado de Santa Florentina. Catalogado (1935)	Gasolinera
Palacio "El Regidor" (1904)	Campo de Fútbol López Belmonte
Casa de los Capitanes (1934-1909)	CEIP Stella Maris
Universidad Politécnica de Cartagena, UPCT (1960)	Centro de Salud Virgen de la Caridad
Tres parcelas del Ayuntamiento que albergan la Casa de la Juventud, piscinas deportivas y las instalaciones de RTVE (1966)	IES Politécnico
	Tarrens de D. Juan Basabeiro
Residencia Universitaria Alberto Colao de la UPCT (1982)	J. Polígono Industrial Calvo Beza
Asamblea Regional de la Región de Murcia	Centro Comercial Parque del Mediterráneo
Colégio Público Virgen del Carmen (1960)	Alcí
Colégio Sagrada Familia (1975)	Hotel Posadas de España Cartagena
IES Isaac Peral (1968)	Grupo Upper Sociedad Cooperativa
Hospital del Rosell (1970-1972)	Centro Europeo de Empresa e Innovación
Centro comercial (1988)	



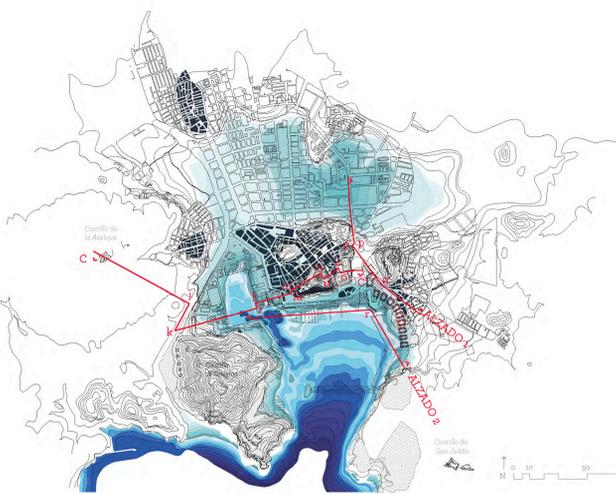
LAS CALLES MAYORES DE LA CIUDAD HISTÓRICA, EL ENSANCHE Y LOS BARRIOS **cartografía táctica**

Mirada conjunta a las calles mayores asociadas a la ciudad histórica, moderna y periférica, respectivamente. La trama fundacional romana sobre la vespugalia, patrimonio esencial de la vida urbana, se materializa como digno en el siglo XIX, convirtiéndose en el XIX en calle de la Estación y eje de transición del centro. La Gran Vía de Alfonso XIII, trama conectada entre el recinto histórico y la ciudad moderna, y el sector de los Barreros, donde reconstrucción, trama transversal de la periferia, son el hilo conductor para analizar la ciudad contemporánea del siglo XX en el mapa.

Al dibujarla a la vez vemos tres modos distintos de generar forma urbana: 1. el caserío nacido por la geografía que al tiempo ha ido construyendo poco a poco, avanzando una parcela tras otra, a lo largo del recorrido del eje del ensanche y la vertical de manzana y 2. el arco formado por segmentos de calles de ensanche y modernización diversa.

Sin embargo, más allá de esta diferencia las tres son legajos íntimos de la vida urbana, calles sobre las que se han abierto plazas y edificios institucionales religiosos, educativos y administrativos, oficinas, cines, cafeterías y el comercio subterráneo, las relaciones IC de la ciudad, paralelas al giro de la fachada frontal hacia el Sur, con el resultado de Alfonso XII. Ambas características las señalan como lugares capaces tanto de mantener ideas encontradas a cualquier hora, relaciones entre periferia y IC, la esencia de ciudad, como asociadas de la vida diaria, a escala de barrio, en un contexto de hilos de polos de actividad y centros bariales.

El puntado multicolor de la cartografía refleja la intercalación de usos sobre las tres calles mayores, junto a ellas se han cartografiado aquellos otros lugares de actividad vinculados a las relaciones y al sistema de espacios libres desde distintos los tiempos: 1. y 2. del sector de Estación, y La Rámbla respectivamente, en azul, como posibles puntos de anclaje entre los tres.



La evolución de la fachada litoral muestra la transformación de la imagen de la ciudad de naviera dominante en símbolo de puerto urbano e industrial. La recuperación del Muelle de Alfonso XII como espacio público y el posterior cambio de tipo de puerto, de comercial a turístico-cultural, sitúa la discusión sobre la construcción de la ciudad litoral en torno a la bahía. La sucesión de los cuatro alzados de la ciudad desde el mar sigue una doble organización: la temporal y la definida por su plano y nota de fachada. En el apartado 4.1, se recorren las transformaciones portuarias de la bahía y en el 4.5, su evolución, líneas y vocales sobre el mar.

El criterio de dibujo y montaje de los alzados históricos y los actuales ha sido esta sucesión de planes y la nota de cesación entre ellos.

El Alzado de las calles *Exporta-Capitanes Ripoll-Cuesta del Batel-Paseo de las Delicias-Santiago* dibuja la fachada litoral actual del barrio de Santa Lucía y su continuación por la Cuesta del Batel hasta los tramos del Español. La nota original del caserío de este barrio pesquero, marcada por la Iglesia de Santiago, se conecta a finales del s. XVIII por el Paseo de las Delicias, que eleva sucesivamente la rasante hasta las Puertas de San José, para descender desde ellas hasta la zona baja del Almazal.

El Alzado del Muelle de Alfonso XII, de la Muralla y de la Ciudad al terminar el año 1900 (plano original) y del Paseo de Muelle de Santa Lucía, muestra conjuntamente, el proyecto del muelle de Alfonso XII en 1901 y la fachada residencial de Santa Lucía construida en el siglo XIX por operaciones de vivienda pública, apoyada sobre los pilones y la construcción de la carretera del muelle en los años 50, adelantada sobre la histórica y una planta más baja que la anterior (la relación entre estas varía de 45 a 15 metros).

El tercer alzado, es una interpretación de las propuestas del primer proyecto de ensanche, a partir del dibujo original de los proyectistas para el monte de

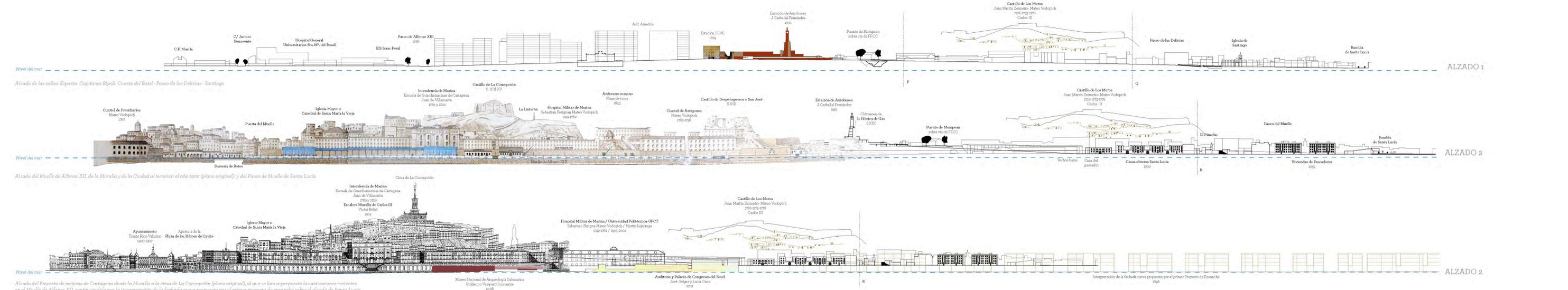
FACHADA MARÍTIMA cartografía táctica

La Concepción y su posible continuación frente a Santa Lucía. De el momento de apertura de la ciudad al mar, desarrollando parte de las murallas, monumentalizando y unificando la fachada marítima y vitriculando sus urbanas a la línea de agua. Sobre ellas se han dibujado las recientes operaciones del programa de "Puerto de Cultura", el Museo Nacional de Arqueología Submarina y el Auditorio del Batel.

El cuarto es la fotografía actual de la ciudad desde los astilleros en la Bahía de Calera a los muelles comerciales de levante. Puede observarse la operación de adecuación universitaria de los edificios militares del Hospital de Marina, Cuartel de Antiguos y Presidarios, los recintos inconvertibles del Arsenal y de la dársena de contenedores o el último plano de fachada construido, el más adelantado sobre el mar, de la terminal de cruceros.

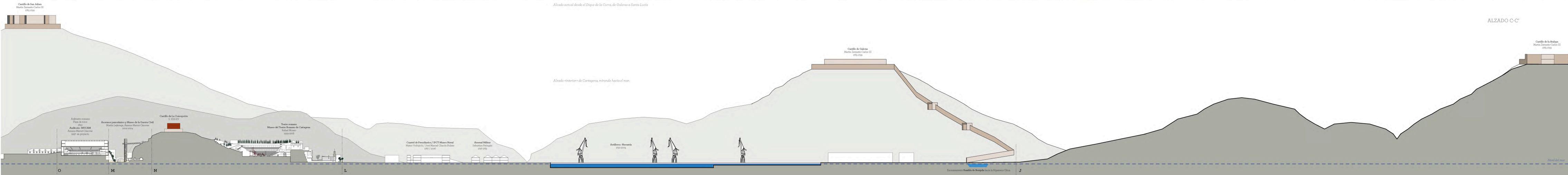
La última ilustración es una sección desde el Castillo de la Anaya a la Cuesta del Batel, un "alzado interior" de la ciudad mirando hacia el mar inverso de la anterior, donde se ponen de manifiesto las relaciones entre geografía, urbanismo y arquitectura. El cierre de la bahía por los cerros, los castillos en las cimas, el diseño de la muralla de Bengidá y la configuración de la dársena rectangular del Arsenal, aparecen, en esta ilustración, junto a las operaciones (realizadas o propuestas) en el recinto histórico de recuperación del patrimonio romano, mostrando el potencial de adecuación de las instalaciones militares como espacios urbanos, tanto por sus dimensiones (observar como la plaza del Arsenal y el centro amurallado son de dimensiones similares) como por su localización y capacidad paisajística (especialmente el patrimonio militar de las cimas).

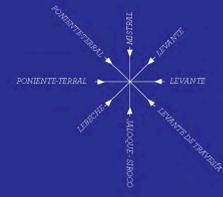
En resumen, esta cartografía táctica se ha realizado con el fin de ayudar en la adecuación de las plataformas portuarias como espacio público continuo, que conecta los distintos recintos actualmente inconvertibles, y su anclaje en la estructura urbana, uno de los retos más delicados que el futuro depara a Cartagena.



Alzado actual desde el Dique de la Corra, de Galeras a Santa Lucía

Alzado «interior» de Cartagena, mirando hacia el mar.





La construcción de esta cartografía se ha realizado a partir de un proceso de elección y sustracción. Se han dibujado muy pocos elementos en la búsqueda de una imagen sintética y clasificada de los elementos del relieve, caudales, islas y clima, como hitos paisajísticos, y los goles de transcurso de agua entre el Mar Menor y el Mediterráneo; y las líneas perpendiculares a la costa, como dirección natural, geográfica y social común a los territorios litorales. Para ello se han eliminado las trazas paralelas al mar de los caminos y de la parcelación agraria y urbana, dejando tan sólo el corredor litoral y la vía férrea como longitudinales a la costa y reconstruyendo mediante el dibujo los tramos de las perpendiculares seccionadas por los mismos, ya sean caminos, calles, parcelas o rumbos.

El resultado es una imagen muy potente de numerosas líneas equidistantes entre sí que buscan el mar y dibujan el paisaje. El tónico paralelismo de las mismas se Enriquecen en su adaptación al relieve: la directriz curva de la línea de costa introduce pequeños giros en la dirección perpendicular a la misma transformando la imagen cartográfica en un esquema en abanico. La equidistancia entre las trazas, procedente de la repetición sucesiva de un mismo elemento, se resaca en relación con el agua del trasvase Tajo-Segura, introduciendo la noción de distancia y ritmo de métrica, en el territorio.

Sobre esta base se ha ido añadiendo los elementos que ocupan la primera línea de costa, mostrando el espesor de la estrecha franja de los arenales, las zonas acondicionadas para el baño vinculadas a los núcleos urbanos, los resort turísticos del golfo, las tierras ganadas a la mar a través de obras ingenieriles de desecación y/o relleno, así como las zonas ganadas a la tierra por el mar mediante operaciones de dragado para mayor calado de los puertos deportivos, las salinas, humedales, los espacios naturales y los grandes recintos de los sistemas generales. La toponimia recogida en el mapa, habla de la caracterización de estos espacios como "lugares" concretos y no de pistas para rastrear su historia, cualidades paisajísticas y actividad.

La delgada barra de arena de la Manga del Mar Menor se ha desarrollado como polo turístico, deviniendo el actual plan de Bases Castellanas de los años 60. Este traza la pasadísima carretera central existente de la que pendía una serie de chister residenciales, distanciados entre sí aproximadamente 1200 metros. Los chister de unos 300-400 metros de diámetro concentraban las mayores densidades y alturas junto a la vía para ir desmenuzándose hacia ambas orillas, en una menzú tipológica de torres de apartamentos, preferidas viviendas unifamiliares y agrupaciones de duplex, asociados a locales comerciales y de ocio. La separación entre centros y la alternancia de espacios construidos y zonas naturales fue abandonada y sustituida por operaciones inconexas que han ocupado abundantemente el suelo con una sucesión de tejidos desahilachados que abastecen cada promoción pero que impiden los recorridos longitudinales y los transversales entre los dos mares, degradando tanto el espacio físico como el urbano. La moderna y elitista imagen proyectada por Bases ha dentado en la realidad con la demostración de la vacación veraniega y el negocio inmobiliario-turístico como motor de la economía nacional: en un enclave sobreexplotado y decadente.

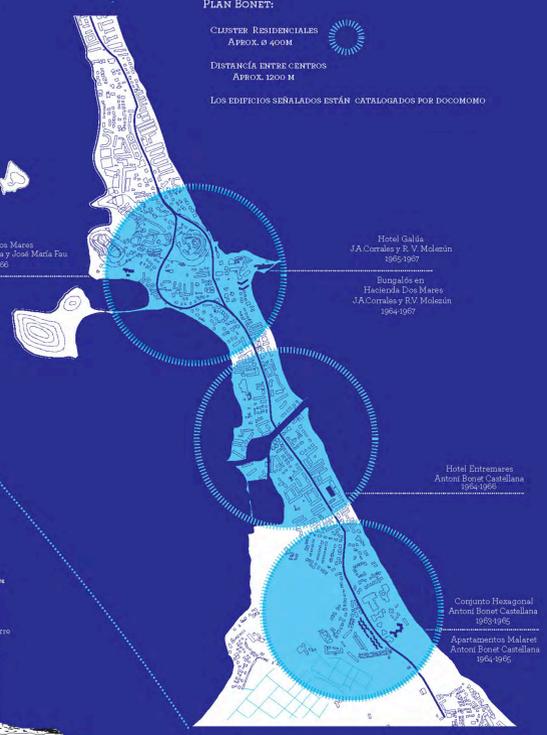
Los depósitos de la fachada litoral hacia el Mediterráneo entre Cabo de Palos y la Gola del Ventorrillo, especialmente el fragmento de la PLAYA DE MARCHAMALO-PUNTA DE LA RAJA, donde se localizan algunos de los conjuntos habitacionales de los años 60, recogidos en documento (Fundación para la Documentación y Conservación de la Arquitectura y el Urbanismo, Movimiento Moderno), permiten observar la potencia paisajística del plan original, el valor estético de la repetición y la fascinación que produce el ritmo alterno de elementos construidos y naturales.

Visibiliza la fisonomía del Mar Menor permite reivindicar la necesaria reconversión de los entornos turísticos y agrícolas de la comarca, buscando su resiliencia. Las líneas naturales del terreno, la constelación de balsas de riego, las dilatadas instalaciones deportivas de los resort del golfo, los recintos militares y los sistemas generales, los espacios públicos urbanos y los naturales protegidos o las franjas de protección de los dominios públicos se revelan como espacios de oportunidad sobre los que poner en práctica operaciones de reconfiguración territorial, donde implementar medidas de control de las lluvias torrenciales o de subida del nivel del mar. Seguidas en el cap. 4-3, desarrollar proyectos de regeneración ambiental de los humedales o el sobreexplotado y salinizado acuífero. La especificidad y fragilidad de La Manga demandan un plan supramunicipal integral conjunto a lo largo de los 18 km. existentes entre Cabo de Palos y El Ventorrillo (marina construida como final de la carretera en la Ermita de la Virgen), divididos entre los Ayuntamientos de Cartagena y San Javier, que pallo la problemática urbana de oferta de servicios y dotaciones (sanitarias, de depuración y saneamiento, educativas, etc.) acrecentada dramáticamente en épocas estivales, la decadencia como enclave turístico de calidad y reventa la degradación de paisaje protegido de los Espacios Abiertos e Islas del Menor.

- Salinas
- Tierra ganada al mar
- Mar ganado a tierra
- Hayas
- Zonas acondicionadas para el baño
- Llanuras de inundación, riesgo alto, medio y bajo Q-50, Q-100 y Q-500
- Resort turísticos-golfo
- Balsas de retención de agua
- Sistemas generales aeroportuarios y militares
- Espacios naturales protegidos



PLAN BONET:
CLUSTER RESIDENCIALES
APROX. 6' 400M
DISTANCIA ENTRE CENTROS
APROX. 1200 M
LOS EDIFICIOS SEÑALADOS ESTÁN CATALOGADOS POR DOCUMENTO



DEBROTOS DEL MAR MENOR, FACHADA HACIA EL MEDITERRANEO

Los rotulos superiores señalan las edificaciones que miran al Mediterráneo, los inferiores las que lo hacen al Mar menor. En cursiva los elementos geográficos, caudales, islas, cabos y ensenadas de ambos mares y de la litania prebónica.

