

Un **bulevar de 1.200 metros** y **dos nuevos parques** caracterizan al Nuevo Ensanche
Los accesos viarios se concentrarán en una **gran rotonda** al final de la Avenida América

Un giro hacia el urbanismo moderno

A. HERNÁNDEZ CARTAGENA

Una de las principales características de la Cartagena del futuro más cercano, en el plano urbanístico, será su ampliación por la zona que ya se ha venido a denominar Nuevo Ensanche, y que ha de poner las trazas de gran ciudad que prepara el Ayuntamiento de Cartagena.

No obstante, esa gran ciudad del futuro no supondrá una merma en la calidad de vida de los cartageneros, sino que surge con la idea de poner las bases acerca de lo que ha de ser una ciudad del siglo XXI, moderna pero no por ello renunciar a los espacios verdes y las grandes alamedas para disfrute vecinal.

Este importante proyecto de ampliación en la ciudad parte desde el paseo de Alfonso XIII, que se prolongará con un gran bulevar de más de un kilómetro de largo y de 70 metros de ancho. Allí se concentrarán edificios de altura y actividad comercial, pero con un diseño de calles y manzanas compuesto por edificios de 6 alturas y un tipo de comercio de proximidad.

El diseño preparado por el equipo de técnicos del Ayuntamiento de Cartagena y la Universidad de Cataluña prevé crear una zona con gran presencia de zonas verdes, que ocuparán una cuarta parte de toda la superficie habilitada. Habrá dos grandes parques distribuidos a ambos lados de la zona urbanizada, de forma que todas la viviendas están a una distancia inferior a 7 minutos a pie de ellos, lo que asegura el disfrute de los mismos por todos sus habitantes.

De las dos zonas verdes más importantes, uno de los parques



NUEVO MODELO DE CIUDAD. Maqueta del proyecto para el Segundo Ensanche, en el que destaca la rotonda de accesos. / AYTO. CTG.

será forestal, con edificios para usos deportivos, feriales y reservas en unas 17 hectáreas, con excelente accesibilidad y con amplia posibilidad para zonas arboladas de aparcamiento.

El otro, el parque central del Hondón, estará situado en la zona más próxima a la ciudad actual y se equipará con edificios para usos culturales y cívicos. Pretende ser este algo más que un parque, puesto que el ayuntamiento quiere convertirlo en un gran pulmón verde urbano y dotarlo con equipamientos que lo hagan útil.

Una gran alameda

En la Avenida Hondón los edificios son de mayor altura y alber-

gan comercios, oficinas y servicios en las primeras plantas. Será un buen lugar para implantar sedes de instituciones, corporaciones, hoteles, etc. Ese paseo urbanizado, de 70 metros de anchura y más de 1.200 metros de longitud penetra 500 metros en el ámbito de la actual estación de ferrocarril, en continuidad con la Avenida de América. La acera sur es más comercial que la acera norte, que es donde se sitúa la gran alameda que conectará la plaza de Alicante con la futura rotonda de entrada.

Es precisamente en esa rotonda, de 140 metros de diámetro colocada junto al parque forestal, en la que se proyecta concentrar los

accesos viarios.

El avance del proyecto presentado por el Ayuntamiento de Cartagena es tremendamente ambicioso al plantear importantes modificaciones no sólo en el plano urbanístico y edificativo sino también en equipamientos e infraestructuras.

En este último punto, la construcción del nuevo barrio de Levante va a suponer la reordenación de todos los accesos a Cartagena, no sólo los ferroviarios. El puente de la autovía desaparecerá para dar paso a un gran bulevar con un amplio paseo, de forma que el tratamiento de todas las vías en la zona será urbano. La primera carretera de la zona será

NUEVO ENSANCHE

- **Ampliación urbana:** desde el Paseo Alfonso XIII hacia la zona de la antigua fábrica de Potasas y la centenaria estación de ferrocarril.
- **Parques:** un bulevar de 1.200 metros de longitud y 70 metros de anchura, con dos zonas verdes dotada de equipamientos, a ambos lados de la zona urbanizada.
- **Accesos:** confluirán todos en una gran rotonda de 140 metros de diámetro situada junto al parque forestal, en el extremo de la Avenida América.

el acceso al puerto desde la autovía, que actualmente se encuentra en fase de desdoblamiento.

La intención del ayuntamiento es construir la **nueva estación**, para la alta velocidad y el tren convencional, **al norte del segundo ensanche**

Llega el nuevo ferrocarril

A. H. CARTAGENA

El Ayuntamiento de Cartagena considera que la mejor opción ante las nuevas necesidades que plantea la llegada del AVE, conjugando esta importante infraestructura con el desarrollo urbanístico de la ciudad, es la de construir una nueva estación al norte del Segundo Ensanche en la que también se dé cabida al tren convencional.

Una vez incluida Cartagena en la red de Alta Velocidad, los trabajos se centran ahora en determinar el trazado de la vía entre Murcia y Cartagena, y el emplazamiento de la nueva estación, de la que se espera poder evitar un estrangulamiento a la expansión similar al que ha sufrido la ciudad con la antigua infraestructura ferroviaria, un denominador común en muchas ciudades espa-

ñolas y bastante generalizado en municipios de la Región como está ocurriendo en Murcia, Alcantarilla o el caso más sobresaliente de Lorca, donde ha impedido el crecimiento transversal de la ciudad por completo.

La propuesta del consistorio cartagenero, que deberá ser aprobada por el Ministerio de Fomento, tiene el respaldo del Gobierno regional y permitiría destinar a usos culturales o comerciales el edificio de la actual estación, verdadero patrimonio histórico de la ciudad al ser una estructura construida a principios del siglo pasado, y haría posible que se integraran en la nueva ciudad todos los terrenos ahora ocupados por vías y almacenes ferroviarios.

El Ayuntamiento propone este emplazamiento porque sus responsables entienden que el AVE

llegará de esta forma a una zona céntrica, a la parte más moderna de Cartagena y lo hará sin suponer una barrera física que vuelva a impedir el crecimiento de Cartagena hacia el este, ese crecimiento históricamente impedido por la vía férrea y la presencia de la fábrica de Potasas.

En todo caso, el diseño que el Ayuntamiento ha dado a esta área permite que el desarrollo del Nuevo Ensanche –el segundo en la ciudad– pueda realizarse con independencia de la decisión de Fomento respecto a la estación y del tiempo que tarde en adoptarla y ejecutarla. La zona de la actual estación será desarrollada con un plan parcial propio, mientras que el millón de metros cuadrados del Nuevo Ensanche, sus calles, sus parques y sus edificios se desarrollará a través de la modificación ya iniciada.



RECUPERARLO. Centenaria estación de ferrocarril. / LA VERDAD