



**EXCMO. AYUNTAMIENTO DE CARTAGENA**

**Gerencia Municipal de Urbanismo**

**PROGRAMA DE ACTUACIÓN URBANÍSTICA**  
**EN EL AREA UNP CC 1**  
**CARTAGENA CENTRO**

**TEXTO REFUNDIDO**

QUE RECOGE LAS CONDICIONES DE LA  
ÓRDEN RESOLUTORIA DE APROBACIÓN  
DEFINITIVA DEL 28 DE ABRIL DE 2005

**EQUIPO REDACTOR:**

**PLANEAMIENTO**

D<sup>a</sup> Mónica Lavía Martínez, Arquitecta - Jefe

D. Juan Pérez Martínez, Arquitecto Técnico Coordinador

D. Juan Francisco Fajardo, Delineante

**PROYECTO Y OBRAS DE URBANIZACIÓN**

Juan Canalejo Almagro, Ingeniero de Caminos, Canales y P.

## INDICE

### 1.- MEMORIA

#### 1.1.- MEMORIA INFORMATIVA.

##### 1.1.0.- ANTECEDENTES

- Tramitaciones anteriores.
- Dictamen de la C.C.P.T.
- Resolución de aprobación definitiva

##### 1.1.1.- SITUACIÓN GEOGRÁFICA Y DELIMITACION

##### 1.1.2.- CONEXIÓN CON EL EXTERIOR

##### 1.1.3.- CARACTERÍSTICAS DEL TERRENO

###### 1.1.3.1.- TOPOGRÁFICAS

###### 1.1.3.2.- GEOLÓGICAS

###### 1.1.3.3.- SÍSMICAS

###### 1.1.3.4.- HIDROLÓGICAS

###### 1.1.3.5.- GEOTÉCNICAS

###### 1.1.3.6.- ECOLÓGICAS Y VEGETACIÓN

##### 1.1.4.- CLIMATOLOGÍA DE LA ZONA

###### 1.1.4.1.- TEMPERATURAS

###### 1.1.4.2.- PRECIPITACIONES

###### 1.1.4.3.- RED HIDROGRÁFICA

###### 1.1.4.4.- VIENTOS



1.1.4.5.- ASOLEOS

1.1.4.6.- RESUMEN

1.1.5.- ESTADO ACTUAL

1.1.5.1.- USOS

1.1.5.2.- EDIFICACIONES

1.1.5.3.- AFECCIONES

1.1.6.- INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES

1.1.7.- PLANEAMIENTO DE RANGO SUPERIOR

1.1.7.1.- SITUACIÓN URBANÍSTICA

1.1.7.2.- DETERMINACIONES

1.1.8.- ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD DEL SUELO

**1.2.- MEMORIA JUSTIFICATIVA**

1.2.1.- RAZONES QUE ACONSEJAN LA FORMACIÓN DEL P.A.U.

1.2.2.- ANTECEDENTES: TRAMITACIÓN DE LA MODIFICACIÓN 112  
DEL PLAN GENERAL

1.2.3.- OBJETIVOS Y CRITERIOS BÁSICOS.

1.2.4.- CONDICIONES PARA LA DELIMITACIÓN DE ÁMBITOS

1.2.5.- CARACTERÍSTICAS GENERALES.-



1.2.5.1.- DELIMITACIÓN DE LOS TERRENOS.

1.2.5.2.- MAGNITUDES PREVISTAS.

1.2.5.3.- DOTACIONES Y SERVICIOS.

1.2.5.4.- USOS E INTENSIDADES

1.2.6.- JUSTIFICACION DE LAS DETERMINACIONES.

1.2.6.1.- DESARROLLO DE LOS SISTEMAS DE LA ESTRUCTURA GENERAL DEL TERRITORIO.

1.2.6.2.- USOS Y NIVELES DE INTENSIDAD.

1.2.6.3.- APROVECHAMIENTO MEDIO DEL ÁMBITO DE ORDENACIÓN.

1.2.6.4.- TRAZADO DE REDES FUNDAMENTALES.

1.2.6.5.- DIVISIÓN EN SECTORES

1.2.7.- OBLIGACIONES DE LOS PROPIETARIOS.

1.2.8.- JUSTIFICACIÓN DE LA CAPACIDAD DE LAS INFRAESTRUCTURAS GENERALES.

## 2.- PLANOS DE INFORMACIÓN

2.1.-	SITUACIÓN COMARCAL.	ESCALA 1/25.000
2.2.-	PLANEAMIENTO RANGO SUPERIOR.	
2.2.1	DELIMITACIÓN DEL AREA, SEGÚN MODIFICACIÓN 112 DEL PLAN GENERAL	ESCALA 1/5.000
2.2.2.-	DELIMITACIÓN Y ESTRUTURA DEL AREA, S/ MOD. 112 SOBRE, CARTOGRAFÍA ACTUALIZADA,	ESCALA 1/5.000



- 2.3.- ESTADO ACTUAL, USOS, EDIFICACIONES, CULTIVOS Y AFECCIONES. ESCALA 1/2.000
- 2.4.- INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES. ESCALA 1/5.000
- 2.5.1.- CATASTRAL DE LA GERENCIA TERRITORIAL. 1/5.000

### **3.- NORMAS PARA LA REDACCIÓN DEL PLAN PARCIAL Y PLAN DE ETAPAS.**

- 3.1.- DETERMINACIONES DE CARÁCTER GENERAL.
  - 3.1.1.- DELIMITACION DE SECTORES.
  - 3.1.2.- MAGNITUDES.
  - 3.1.3.- CONDICIONES DE ORDENACIÓN.
- 3.2.- RÉGIMEN GENERAL DE USOS.
- 3.3.- CARACTERÍSTICAS DE LOS SISTEMAS GENERALES. INFRAESTRUCTURAS MÍNIMAS.
- 3.4.- APROVECHAMIENTO MEDIO.
- 3.5.- SISTEMA DE ACTUACIÓN.
- 3.6.- NORMAS DE PROTECCIÓN
  - 3.6.1.- Patrimonio Histórico-Arqueológico
  - 3.6.2.- Veredas Reales
- 3.7.- PLAN DE ETAPAS
  - 3.6.1.- ETAPAS PARA EL DESARROLLO DEL PROGRAMA
  - 3.6.2.- RELACIÓN ENTRE SECTORES Y ETAPAS.



#### **4.- PLANOS DE PROYECTO.**

- |   |                |
|---|----------------|
| 4.1.- ESTRUCCURA GENERAL Y<br>DELIMITACION DE LOS SECTORES            | ESCALA 1/4.000 |
| 4.2.- TRAZADO DE REDES FUNDAMENTALES<br>Y CONEXIONES CON EL EXTERIOR. |                |
| 4.2.1.- Abastecimiento de agua  | ESCALA 1/5.000 |
| 4.2.2.- Vertido de fecales  | ESCALA 1/5.000 |
| 4.2.3.- Vertido de pluviales  | ESCALA 1/5.000 |
| 4.2.3b.- Trazado canal de desagüe                                     | ESCALA 1/5.000 |
| 4.3.- SECTOR Y SISTEMAS GENERALES<br>ADSCRITOS                        | ESCALA 1/4.000 |
| 4.4.- ESQUEMA DE ORDENACIÓN<br>(NO VINCULANTE)                        | ESCALA 1/4.000 |

#### **5.- ESTUDIO ECONOMICO-FINANCIERO**

5.1.- INTRODUCCIÓN

5.2.- EVALUACIÓN DE LOS COSTOS.

5.3.- JUSTIFICACION DE LA VIABILIDAD DE LA ACTUACIÓN.

5.4.- CARÁCTER PUBLICO O PRIVADO DE LAS INVERSIONES

ANEXO.- Fotografías estado actual



## **1.- MEMORIA**

### **1.1.- MEMORIA INFORMATIVA.**

#### **1.1.0.- ANTECEDENTES.**

El Plan General Municipal de Ordenación de Cartagena, aprobado definitivamente el 9 de abril de 1987, contempla, dentro de su modelo territorial de desarrollo, un área de suelo urbanizable no programado, uso residencial, denominada CC 1, colindante por el Norte con el Ensanche y por el Este con el Barrio de Peral.

Con fecha 14 de marzo de 1995 se aprobó definitivamente la Modificación puntual del Plan General nº 47 referente al trazado del desvío del ferrocarril, recogiendo la alternativa aprobada, que es la que se ha ejecutado, a través del Área CC 1, y que ha dividido a esta en dos mitades en sentido norte sur.

Con fecha 19 de enero de 2001 se aprobó definitivamente la Modificación puntual del Plan General nº 72, que ajustó el trazado de la Penetración Este (Acceso Norte) a Cartagena, afectando al Área CC 1 en el tramo comprendido entre el antiguo trazado del ferrocarril y el P.P. Beriso.

Se encuentra en redacción por la Comunidad Autónoma del Proyecto de Penetración Este (Acceso Norte) a Cartagena, dentro del la reserva prevista por el Plan General para la citada vía.

Por Resolución del Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Transportes de la Comunidad Autónoma de 2 de marzo de 2004 ha sido aprobada definitivamente la modificación nº 112 del Plan General, la cual concreta la estructura del Área CC 1 y los criterios para la incorporación de la misma al proceso de urbanización.

El presente Programa de Actuación Urbanística fue aprobado inicialmente por acuerdo de la Comisión de Gobierno de 9 de marzo de 2003, publicándose de forma reglamentaria y notificándose a los propietarios catastrales incluidos dentro del ámbito, habiéndose presentado durante el período de información



al público del proyecto, un total de 11 alegaciones al mismo. De los informes sectoriales solicitados, se han recibido los siguientes:

- Comunidad de Regantes del Campo de Cartagena, en sentido favorable, al no afectar a la infraestructura de riego de esa Corporación.
- Dirección General de Carreteras.- En lo referente a la carretera F 35 se establecen franjas de terreno lo suficientemente anchas para construir en el futuro una carretera con dos calzadas en cada sentido y se recogen las rotondas previstas en la intersección de esta carretera con los viales principales del área industrial del Cabezo de Beaza, si bien deberá reconsiderarse el trazado del vial estructurante del sector con el fin de que los radios en la conexión con la rotonda del cabezo de la Fraila cumplan con la normativa vigente, para lo cual adjuntan fichero DWG con las rotondas proyectadas. En relación al vial de Acceso Norte a Cartagena dicen no tener constancia de su inclusión, acorto plazo, en los presupuestos de inversión de dicha Dirección General.
- Patrimonio y Urbanismo de RENFE.- Consideran se deba incluir en la página 27 las afecciones que establece la legislación, así como grafiar en los planos las zonas de protección. Con respecto a los terrenos del antiguo trazado del ferrocarril, hoy sin uso, y con el fin de facilitar que estos se conviertan en una vía de relación urbana, solicitan se incluya dentro del área CC 1 todos los suelos de la traza colindantes por el Sur.
- Dirección General de Cultura de la Comunidad Autónoma de Murcia, en sentido desfavorable, en tanto no se recojan todas aquellas determinaciones destinadas a la documentación, y en su caso, conservación del patrimonio histórico arqueológico del área y ejecución, como paso previo a cualquier propuesta de planeamiento, de una intervención arqueológica en el área afectada, destinada a precisar y delimitar, en su caso, los restos de la antigua necrópolis de la Torre Ciega.
- Aquagest, empresa concesionaria del servicio municipal de aguas y saneamiento, respecto a los puntos de conexión previsto para el suministro a los sectores delimitados

Por Acuerdo Plenario de 29 de marzo de 2004 se ha aprobado provisionalmente el presente P.A.U., recogiendo las condiciones de las alegaciones





que han sido estimadas y las consideraciones de los informes sectoriales.

### **SUBSANACIÓN DE LAS DEFICIENCIAS SEÑALADAS EN EL DICTAMEN DE LA COMISIÓN DE COORDINACIÓN DE POLÍTICA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA, DE 4 DE NOVIEMBRE DE 2004**

1. - *Se debería reconsiderar la delimitación de sectores entremezclados con Sistemas Generales de espacios libres por posibles problemas de modificación de espacios libres...*

En el último párrafo del apartado 3.1.2 se dice que dentro del sistema de comunicaciones se incluye la reserva para el acceso a los sectores que queda discontinua y en las condiciones de ordenación que se establecen en los apartados 3.1.3.1 y 3.1.3.2, respectivamente para cada uno de los sectores, se contempla los viales de conexión entre la estructura general viaria y el sector, en aquellos casos en los que exista discontinuidad. Con el fin de evitar problemas de interpretación que pudiera suponer modificación de los espacios libres de sistema general previsto, se concreta lo siguiente:

- En el plano 4.1 de Estructura Viaria y Delimitación de Sectores se señalan los viales de conexión entre la estructura general viaria y los sectores, como partes integrantes de los mismos
- Se modifica el último párrafo del apartado 3.1.2 suprimiendo el último punto y seguido, dado que en el plano 4.1 ya se señalan los viales. No es necesario modificar la superficie de los sectores y de los espacios libres ya que la reserva de estos viales ya se había considerado.
- El primer párrafo de los apartados 3.1.3.1 y 3.1.3.2., se redacta de la siguiente forma: “Deben establecerse vías de servicios paralelas al vial de sistema general sobre el que se plantea el Acceso Norte a la ciudad y en la carretera F 35, uniendo las intersecciones que se proponen en la misma. La situación de los viales de conexión entre la estructura general viaria propuesta y los sectores, que se contemplan en el plano de Estructura Viaria y Delimitación de Sectores, es orientativa y se podrá ajustar y concretar en el Plan Parcial, con una anchura de 10 o 20 m. según los citados planos y por tanto manteniendo su superficie, sin que esto suponga modificación de las condiciones que se establecen en el presente P.A.U. para los espacios libres.”

2. - *Se ha de completar la infraestructura viaria y el resto de las infraestructuras, tanto en su definición como en su resolución...*

La infraestructura viaria general viene totalmente definida en el plano 4.1, de



acuerdo a su vez con lo contemplado en el Plan General, según la Modificación Puntual 112, la cual conecta directamente con los viales existentes de carácter territorial e incorpora un nuevo vial igualmente de carácter territorial, como es la Penetración Norte a Cartagena. El eje viario transversal que contempla el Plan General conectando el vial Sur de sistema general del Polígono industrial del Cabezo de Beaza con la Finca Beriso se adscribe por mitad a cada uno de los Sectores, dado que al ser un vial de doble calzada en cada sentido, la ejecución parcial del mismo en el Sector que corresponda, permite su utilización en dos sentidos en tanto se construya la otra mitad. La Vereda de S. Félix es el nombre que toma la Colada del Cedacero en esta zona; de acuerdo con lo previsto en la Modificación 112 del Plan General se prevé su prolongación, desde la actual curva frente al colegio, hasta el vial Norte de sistema general del Polígono, manteniendo el actual trazado desde la citada curva hasta la carretera F 35. Esto permite ejecutar la parte de este vial que corresponde con la vereda en la Sector 1 y el nuevo trazado en el Sector 2, de manera independiente

Las infraestructuras generales de abastecimiento y vertido vienen totalmente definidas en los planos 4.2.1, 4.2.2 y 4.2.3, así como en el apartado 1.2.8 de la memoria, contemplándose las alternativas y soluciones técnicas para los casos en que se tengan que ejecutar parcialmente en cada uno de los Sectores. El lo referente al suministro de agua y dado que se prevén dos puntos de conexión, uno directo desde el deposito de aguas de MCT junto al Cabezo de Beaza y otro en la nueva red que el Ayuntamiento ha construido por el eje de la Penetración Norte, se plantean cinco soluciones, lo que permite garantizar el abastecimiento a cada uno de los sectores, de manera independiente. El vertido de fecales se plantea al colector existente en Pintor Portela, para los terrenos del Sector 2 y en la estación de bombeo, para los terrenos del Sector 1, de forma independiente, dado que así lo permiten las pendientes de las vertientes de los mismos. Por último, en lo referente a las pluviales, el vertido de la cuenca 3 que corresponde a terrenos del Sector 2 y la parte Sureste de la Cuenca 2, desde el eje viario, se realiza en los colectores a construir hasta el enlace con el Pº de Alfonso XIII; el vertido de los terrenos del Sector 1, que corresponde a la parte Este de la cuenta 2 se realizará en el colector Norte, recientemente construido. No obstante y con el fin de que no existan dudas en las determinaciones que sobre el particular deben venir recogidas en las determinaciones de los respectivos planes parciales, se realizan las siguientes correcciones:

- Se corrige y amplía el apartado 1.2.6.3 de la memoria de la siguiente forma: “Tal como se ha descrito anteriormente en el apartado 1.2.6.1, cada una de las Unidades Urbanísticas conecta con los viales de la estructura territorial e incluso incorpora parte de estos como es el caso de la Unidad Urbanística 1, que incluye en la misma u tramo del Acceso Norte a Cartagena. El Eje Transversal previsto en el Plan General como conexión entre el vial norte de sistema del Polígono y el P.P. Finca Beriso se incorpora por mitad a cada una



de las unidades urbanísticas, con dos calzadas en cada uno de los sentidos, lo que permite su funcionamiento autónomo en cada una de ellas. La Vereda de S. Félix se Urbanizará en la Unidad Urbanística nº 1, hasta la curva junto al colegio de la asomada, incluso la rotonda prevista en esta zona. Las redes generales de abastecimiento de agua y de vertido de saneamiento son las que vienen reflejadas en los planos nº 4.2.1, 4.1.2, y 4.2.3, y conectarán en los puntos que en los mismos vienen reflejados. Con respecto a las redes eléctricas de suministro, se utilizarán las existentes que actualmente cruzan el área, reforzándose si fuera preciso utilizando el mismo trazado desde la estación de la Asomada. Se ha previsto que el funcionamiento de estas redes generales se realice de forma autónoma e independiente para cada una de las Unidades Urbanísticas.”

- Se corrigen los planos 4.2.1 y 4.2.3, en el sentido de señalar las obras de infraestructuras que recientemente ha realizado el Ayuntamiento en la zona
- Se incorpora un nuevo plano 4.2.3b, en el que se señala el trazado del canal previsto para la evacuación de aguas hasta el paseo de Alfonso XIII, cuya ejecución corre a cargo de la Unidad Urbanística nº 2

**3.** *–No queda claramente definida la delimitación de sectores; aparte de la trama se ha de utilizar una línea que los identifique. Han de quedar claramente identificados,, los sistemas generales adscritos, diferenciados de los no adscritos, como los terrenos del ferrocarril*

Se corrige el plano 4.1 delimitando de forma concreta con una línea los terrenos que comprende cada sector.

Se incorpora un nuevo plano con el nº 4.4 en el que se señalan expresamente los sistemas generales que se adscriben a cada una de las unidades urbanísticas. Hay que hacer constar que la anchura expropiada para el nuevo trazado del ferrocarril es inferior a los 30 m. de sistema general previsto y que incluso parte de los terreno se cedieron en nuda propiedad, reservándose sus propietarios el aprovechamiento urbanístico que le corresponde. Con respecto a los terrenos del antiguo trazado son patrimoniales de RENFE, según ha manifestado esta empresa en el informe presentado.

**4.** *–Se deben completar las determinaciones relativas al SSGG de equipamientos, indicando usos accesos e infraestructuras.*

Se corrige en plano 4.1, señalando el uso específico en cada uno de los equipamientos de sistema general previstos y se determinan los accesos como vinculantes, a efectos de su ocupación previa si fuese necesaria antes de la gestión de la unidad de ejecución. Se señalan en los planos 4.2.1 y 4.2.2 las infraestructuras de las parcelas de equipamiento de sistema general.



**5. –Planificar la ejecución del eje transversal de forma que sea compatible su ejecución y funcionamiento parcial en dos etapas distintas con la sección total prevista**

En el estudio económico financiero se contempla la ejecución de este vial, incluso del puente sobre el trazado actual del ferrocarril, en cada una de las etapas

Se incluye en el plano 4.1 la sección prevista de este vial, con dos calzadas en cada uno de los sentidos con el fin de que permita el uso del semi vial de forma independiente, utilizando las dos calzadas en dos direcciones, hasta tanto se construya la otra mitad.

**6. –Se han de identificar las infraestructuras que deben ser desarrolladas por los propietarios con cargo a los mismos y cuales corresponden a las distintas administraciones y su coste, como el probable desvío de las conducciones de la MCT, estación de bombeo y sus conducciones, penetración Este (acceso Norte), actuaciones en la F 35 y la líneas eléctricas que atraviesan el sector.**

En la valoración que se figura como apartado 5.2 dentro del Estudio Económico Financiero se contemplan de forma expresa e independiente de las obras del Sector, la urbanización y ejecución de los sistemas e infraestructuras generales previstos, las cuales corresponden a los propietarios del suelo. En el apartado 5.4 se especifica que todos los gastos serán de cuenta de los propietarios del sector, incluso las obras de conexión de la estructura general orgánica del territorio. En un principio no resultaría necesario el desvío de las conducciones de MCT, ni modificar el emplazamiento de la estación de bombeo. Con respecto a las tuberías de impulsión a la depuradora y las líneas eléctricas de transporte de 66 Kv. es posible que sea necesaria su modificación en algunos tramos, o bien que en la ordenación se dejen los pasillos necesarios. La línea de transporte de 138 Kv. que cruza el área en sentido norte no es necesaria su desvío y las líneas de media tensión se incorporaran a las redes del sector

No obstante, se amplía con mas detalle el referido apartado, de la siguiente manera: “Todos los gastos de urbanización e indemnizaciones serán de cuenta de los propietarios del sector, incluso las obras de conexión de la estructura general orgánica del territorio, según se detalla en el Estudio Económico, así como el desvío de las conducciones de impulsión de fecales o de las líneas eléctricas. Se excluyen de lo anterior únicamente las obras de acondicionamiento de la calzada de la carretera F 35 y la ejecución de las dos rotondas que tiene previsto realizar en breve la Dirección General de Carreteras de la Comunidad Autónoma, así como la ejecución de las cuatro calzadas de la Penetración Este a Cartagena (Acceso Norte), aunque no la ejecución de los viales de servicio de las mismas, que serán por cuenta de los propietarios del sector, de acuerdo con lo previsto en el Estudio Económico.”



**CONDICIONES DE LA RESOLUCIÓN DE APROBACIÓN DEFINITIVA**

a).- *En los planes parciales correspondientes de llevará a cabo la ordenación detallada y deberán llevar a cabo la ordenación detallada y deberán ajustarse las superficies necesarias ...*

b).- *Igualmente en el plan parcial y con el catastral a la vista, se deberán determinar con mas precisión los terrenos públicos cuya obtención no resulta necesaria.*

La anteriores condiciones se han incorporado las Normas para la redacción de los planes parciales del apartado 3.1.3

c).- *se ha de recoger la vereda que continúa por el Norte del Cabezo de Beaza y que ha sido objeto en el expediente de la Modificación nº 109 del Plan General. Se ha de tener en cuenta su trazado y su superficie.*

Se ha dibujado el trazado de la vereda, denominada “Colada del Cabezo de Beaza”, según la clasificación de veredas del Término Municipal de Cartagena, la cual quedaría prácticamente fuera de la delimitación del área CC 1

d).- *Se recomienda reconsiderar la necesidad de sistema general educativo en este área*

Aún cuando la proporción del 20% de equipamientos para los sectores de alta densidad como los que se delimitan son garantía suficiente para cubrir las necesidades de equipamientos educativos, se incorpora como recomendación para el Sector CC 1.2, dado que en Sector CC 1.1 ya está previsto el tipo de equipamiento a implantar.

e).- *En relación al ferrocarril, se ha de recoger el informe de la Dirección General de Ferrocarriles*

En el plano 4.1 se han hecho constar las protecciones que figuran en el informe de la Dirección General de Ferrocarriles de 24 de febrero de 2005, justificándose en el punto 3.3 de la Normas que la franja de 30 m. prevista permite la futura ampliación de la plataforma y de la zona de dominio público

f).- *Atendiendo al informe de la Dirección General de Infraestructuras de Turismo, se recomienda llevar a cabo un Plan Especial que recoja el itinerario 9 ...*

En el punto 3.1.3.1 de las Normas y en el plano 4.1 se han incluido las condiciones para el vial que coincide con el antiguo trazado del ferrocarril, desde la “pinada de las seiscientas” hasta el límite del sector, a urbanizar como Vía Verde, al



igual que se ha realizado en los sectores BH 1 y LD 1



### 1.1.1.- SITUACIÓN GEOGRÁFICA Y DELIMITACIÓN

La situación de los terrenos objeto del presente Programa de Actuación Urbanística, según viene reflejado en el plano nº 1 de los de información, se enclava en la zona Norte del Ensanche de Cartagena, siendo su posición geográfica, con relación al meridiano inicial de Greewich, la siguiente:

Longitud oeste 0° 58' 30''

Latitud norte 37° 37' 25''

La delimitación del Área, es la siguiente: por el Norte, linda con la Vereda de S. Félix; por el Sur, con el antiguo trazado del ferrocarril a Madrid, que ha sido, hasta su desvío, el límite del Ensanche de Cartagena; por el Este, la carretera F 35 a S. Javier y por el Oeste, el Barrio de Peral.

### 1.1.2.- CONEXIÓN CON EL EXTERIOR

En la actualidad, los terrenos incluidos dentro del Área CC 1, según se ha dicho anteriormente, limitan por el Este con la carretera F 35, y por el Norte con la Vereda de S. Félix, que son ejes de relación estructurantes; el primero con las pedanías del Noreste del término municipal y el segundo como eje transversal. En los planos de Estructura Territorial del Plan General, se propone, además, el trazado de la Penetración Este (Acceso Norte) a Cartagena desde la Carretera de la Palma hasta la rotonda de Jorge Juan. Por el Sur quedan los terrenos de la antigua vía del ferrocarril que puede transformarse en el eje de relación peatonal, a modo de "vía verde", que conecte los distintos barrios de la ciudad, en prolongación con el antiguo trazado del ferrocarril a Lorca, tal como se ha contemplado en el planeamiento aprobado para la zona norte (BH1 y LD 3).



### **1.1.3.- CARACTERÍSTICAS DEL TERRENO**

#### **1.2.3.1.- TOPOGRÁFICAS**

El terreno comprendido dentro del área CC 1, es una ladera suave, presentando una pendiente hacia el Sur, con un desnivel que oscila entre los 46 m. en la parte Norte, correspondiendo con la Vereda de S. Félix y los 10 m. en la zona Sur, en el antiguo trazado del ferrocarril, formando una vaguada hacia la Barriada José M<sup>a</sup> de La Puerta y el Sector Finca Beriso. El único accidente a destacar es el Cabezo de la Fraila, situado el Noreste.

#### **1.1.3.2.- GEOLÓGICAS**

Según el mapa geológico de la zona, todo el área está formada por materiales terciarios (mioceno-messiniense), del tipo margas y areniscas. Estas rocas son sedimentarias y construidas por una serie detrítica. Las margas son arcillosas y amarillentas, y las areniscas, calcáreas.

#### **1.1.3.3.- SÍSMICAS**

Esta zona se halla en un área tectónicamente activa, marcada por distintas fracturas que determinan bloques que juegan un papel independiente.

La línea sismo tectónica más notable de la zona es la falla Cerro Roldán (al oeste de Cartagena -La Unión-Isla del Ciervo-en el Mar Menor), coincidente con la orientación del sistema Bético. Esta fractura, junto con la falla Murcia-Cartagena determinan uno de los bloques anteriormente citados.

No obstante lo anteriormente indicado, las normas sismo- resistentes vigentes, Real Decreto 2543/1994 de 24 de diciembre, por el que se aprueba la Norma de Construcción Sismoresistente, dentro del "mapa de peligrosidad sísmica del territorio nacional", asigna a Cartagena un coeficiente de aceleración sísmica básica  $a_b/G$  de 0,05. Según esto, no es necesaria la aplicación de la Norma en el ámbito de la actuación.





#### **1.1.3.4.- HIDROLOGICAS**

Por la profundidad de los pozos de la zona, se determina el nivel freático existente, el cual está alrededor de los 18 m. Las aguas tienen un grado de dureza alta, lo que no las hace aptas para el consumo.

La presencia de este nivel freático no es posible que tenga repercusión, desde el punto de vista geotécnico, en los proyectos constructivos si bien, por su grado de dureza, habrán de tomarse las precauciones adecuadas para que no afecten a los hormigones y no deberá emplearse para la fabricación de los mismos.

#### **1.1.3.5.- GEOTECNICAS**

Dada la amplitud de la zona a ordenar, las características geotécnicas del suelo son variables, debiéndose distinguir la zona norte, que es una loma en la que destaca el hito del Cabezo de la Fraila, de la parte sur, que forma la parte baja de la ladera, en la que superficialmente el terreno está formado básicamente por margas calizas, pudiéndose considerar esta capa como de características geotécnicas moderadas, que no admite cimentaciones con cargas elevadas.

#### **1.1.3.6.- ECOLOGÍA Y VEGETACIÓN**

La zona objeto del presente P.A.U., no presenta ningún rasgo ni detalle ecológico del que haya de hacerse mención. En el Sur, junto a la Barriada Virgen de la Caridad hay una pequeña pinada, no existiendo otras masas arbóreas de interés, encontrándose la mayor parte de la misma, que en su momento fue cultivable, en barbecho desde hace tiempo, a excepción de unas plantaciones que se mantienen en la zona Noreste.



### **1.1.4.- CLIMATOLOGÍA DE LA ZONA**

El Área objeto del presente P.A.U., se encuentra al Sur del llamado Campo de Cartagena, por lo que los datos climáticos característicos, corresponden a los de dicha comarca.

Los datos climáticos que se aportan a continuación, corresponden a las estaciones meteorológicas de Cartagena - Puerto y El Algar, por ser las estaciones más próximas que presentan datos termo-pluviométricos.

#### **1.1.4.1.- TEMPERATURAS**

La temperatura media anual en el período 1982-1992, se sitúa alrededor de los 18°C. Las medias mensuales, muestran un máximo en los meses de Julio y Agosto, que oscila entre los 25,5°C y los 26°C, y un mínimo en Enero y Febrero, con temperaturas comprendidas entre 11 y 12°C. Según estos máximos y mínimos en los valores medios, puede admitirse una oscilación térmica anual alrededor de los 15°C.

Las temperaturas medias de las máximas, se sitúan en torno a los 22,5°C. Las medias de las mínimas están situadas al rededor de 13°C, registrándose los valores inferiores en los meses de Diciembre, Enero y Febrero, con temperaturas medias que no bajan de los 10 °C.

En cuanto a las máximas absolutas, en El Algar se han registrado temperaturas de hasta 44°C en el mes de Julio.

Sin embargo, en el litoral, la máxima absoluta registrada es de 40°C, y en general no sobrepasa los 38°C. Las estaciones registran mínimas absolutas que muy esporádicamente se sitúan por debajo de los 0°C. Las heladas son, por tanto, prácticamente inexistentes.



La NBE - CT 79 "Condiciones Térmicas en los edificios", de obligado cumplimiento a partir de su entrada en vigor el 22/01/1.980, sitúa a los terrenos objeto del presente P.A.U., en la zona W.

Según lo anterior, el coeficiente de transmisión térmica a considerar en los proyectos de edificación será:

$$K = 1,50 \text{ K cal/h m}^2 \text{ }^\circ\text{C, en cerramientos}$$

$$K = 5,00 \text{ K cal/h m}^2 \text{ }^\circ\text{C, en carpintería exterior}$$

$$K = 1,50 \text{ K cal/h m}^2 \text{ }^\circ\text{C, en cubiertas}$$

#### **1.1.4.2.- PRECIPITACIONES**

El rasgo climático más característico de la zona, al igual que en todo el S.E. peninsular, es la irregularidad de las precipitaciones. Las medias anuales oscilan entre los 293 mm. registrados en El Algar y los 325 mm. de Cartagena.

En los datos de las precipitaciones, se ponen de manifiesto la extrema sequía estival, ninguno de los observatorios considerados, presentan un mes de verano con precipitaciones superiores a los 9 mm. El mes más seco es Julio, con valores ínfimos que no superan los 9 mm.

El volumen de la lluvia asciende bruscamente en Octubre, siendo esta época la de mayor intensidad. El máximo secundario se presenta entre Enero y Abril, mientras que en Febrero y Noviembre la gráfica muestra un brusco descenso, aunque no tan acusado como el estival.

De acuerdo con los valores del Castillo de Galeras, se puede establecer la siguiente serie cronológica:



AÑO	DIAS DE LLUVIA	DIAS DE TORMENTA	GRANIZO
1970	73	9	1
1971	91	16	2
1972	97	18	3
1973	63	6	3
1974	74	11	3
1975	66	12	3
1976	74	11	2
1977	72	9	1
1978	71	5	-
1979	76	7	-
1980	69	12	1

Según las normas Técnicas de Diseño y Calidad de viviendas de protección oficial, los terrenos afectados por el presente P.A.U. y P.P. están incluidos en la zona pluviométrica "Z".

Ante la ausencia de otra regulación normativa subsidiariamente se considerará en los cálculos de las secciones de limahoyas, canalones, cazoletas, recogida de aguas y secciones de tuberías de desagües de pluviales, una intensidad de lluvia de  $I = 5 \text{ mm/h}$ .

Los valores de la humedad relativa, sitúan sus máximos y mínimos anuales de valores comprendidos en el intervalo 90% - 50%, respectivamente.

#### 1.1.4.3.- RED HIDROGRÁFICA

Los terrenos del Área donde se desarrolla el presente Programa de Actuación Urbanística, se sitúan, según se ha dicho anteriormente, entre la Vereda de



S. Félix, el Ensanche de Cartagena, el Barrio de Peral y la carretera F 35 a S. Javier, no existiendo ningún cauce o ramblizo a considerar, salvo las escorrentias propias de la zona, dado que se trata de una cuya vertiente empieza precisamente en la zona de la Vereda de S. Félix, salvo la vaguada que se forma junto a la barriada José M<sup>a</sup> de la Puerta y el P.P. Finca Beriso, que recoge las aguas del Área BP 1, situada mas al Norte.

#### 1.1.4.4.- VIENTOS

Para el análisis de los vientos dominantes en Cartagena, tomamos datos del faro de la Marina (Castillo de Galeras), situado a 219 m. de altitud en el borde occidental del puerto, que proporcionan como vientos con notable frecuencia, los de máxima frecuencia en primavera y dominantes en otoño. El viento más frecuente es de componente suroeste con un 39,7% anual.

El "Lebeche" de componente Suroeste, es cálido y seco por proceder del Sahara y lleva en suspensión gran cantidad de partículas sólidas, sopla preferentemente en los meses de primavera y principios de verano. Este viento influye desventajosamente en la vegetación por elevar la aridez, caldear la atmósfera y provocar un aumento de la transpiración, con lo que las plantas se agostan prematuramente.

Ahora bien, desde el punto de vista de la contaminación atmosférica, tan ligada a la dirección y fuerza del viento, cabe resaltar la importancia de vientos de componente E "Levante", dada la situación oriental de la industria contaminante respecto de la ciudad. Entre estos vientos, el más frecuente es el de componente NE, con un 28,2% anual y principal repercusión en verano, por lo que la contaminación no suele llegar a esta parte de la ciudad.

#### 1.1.4.5.- ASOLEO



Es este el principal elemento del clima y el más decisivo y condicionante del Urbanismo por ser, asimismo, el factor más condicionante de la temperatura del aire. Esta varía siguiendo una curva semejante a las de horas-sol, pero retrasándose sus máximos y mínimos poco más de un mes, debido a la inercia térmica de la tierra que tarda más en enfriarse y volverse a calentar, que la atmósfera que la envuelve. Es decir los días más fríos y más calientes no corresponderán con los solsticios de invierno y verano (21 de Diciembre y 21 de Junio) sino un mes más tarde (21 de Enero y 21 de Julio). Estas fechas precisamente serán las que sirvan para los cálculos de los días de mayor o menor temperatura anual.

Conviene recordar que las temperaturas disminuyen 0,55 grados por cada 100 metros de elevación, aunque esto es una cuestión sin trascendencia en el presente caso, ya que la altitud topográfica de la zona es similar a la de la estación donde se ha registrado los datos.

El estudio del asoleo lo basaremos en la concreción del número de horas de sol y en el estudio geométrico del movimiento del sol respecto de Latitud 37° 39' Norte al objeto de poder determinar y representar en todo momento la posición del sol con respecto a cualquier edificación emplazada en su entorno, toda vez que los aspectos concernientes al espectro solar y a la energía solar son generalizables a cualquier emplazamiento de la zona mediterránea y entrar en ellos específicamente, escapa del contenido del presente apartado.

Podemos aproximar las medidas de soleamiento en los distintos meses del año, basadas en las mediciones proporcionadas por el Instituto Metereológico Nacional, obteniendo los siguientes valores:

ENERO	5 h. 9	JULIO	10 h. 26
FEBRERO	6 h. 16	AGOSTO	11 h. 2
MARZO	6 h. 56	SEP.	7 h. 46
ABRIL	7 h. 15	OCTUBRE	6 h. 3



MAYO	8 h. 35	NOVIEM.	6 h. 42
JUNIO	10 h. 37	DICIEMBRE	5 h. 35

Por cuanto normalmente los rayos de sol no encuentran siempre el camino abierto hacia la tierra, sino que existen una serie de obstáculos (nubes, calima, nieblas, etc.) que junto con las obstrucciones solares (edificios, montañas) reducen considerablemente las horas de sol para cualquier punto.

Este tipo de soleamiento, el teórico menos el obstruido, es lo que constituye el SOLEAMIENTO EFECTIVO, es decir que por cada hora de sol teórica solo habrá un determinado porcentaje de efectiva.

Para la latitud 37° 37' puede suponerse por término medio de asoleo efectivo el 60% del asoleo teórico.

#### 1.1.4.6.- RESUMEN

Algunos autores se refieren al clima árido del sureste al referirse a las condiciones climatológicas de la región, cuyo rasgo definitivo es la escasa precipitación lluviosa, la más baja de la península y, probablemente, de la Europa Mediterránea. Las lluvias anuales son siempre inferiores a 350 mm. (Cartagena 331 mm.), lo que unido a las altas temperaturas, dan como resultado la aridez dominante en el sureste español. En todo caso, en las diferentes clasificaciones existentes, la denominación común aplicada es el clima árido.

La escasa oscilación térmica media, con veranos cálidos y largos, acompañados de largas sequías, inviernos cortos y suaves, otoños de agradables temperaturas y primaveras de corta duración, son las características más acusadas. Estas situaciones son debidas al obstáculo natural representado por la Meseta y las cadenas montañosas que limitan la región, frente a las borrascas atlánticas, portadoras de lluvia y al alejamiento de las depresiones del Norte del Mediterráneo, golfo de



Lyón o Génova que afecta a parte del Levante Español. Por lo que se refiere a las borrascas suratlánticas, que penetran por el Estrecho de Gibraltar y giran a noroeste, el área queda a sotavento y defendida por las montañas y quedando únicamente afectada por el sector occidental de dichas borrascas, donde el ascenso del aire es menor y por lo tanto la lluvia.

### **1.1.5.- ESTADO ACTUAL DE LA ZONA**

#### **1.1.5.1.- USOS**

En los terrenos objeto del presente Programa de Actuación Urbanística, dada su extensión, cabe destacar diversas zonas para su descripción: en la zona Norte, junto a la Vereda de S. Félix, existen dos caseríos colindantes con la citada vía, uno denominado Casas de S. Félix, frente a la Finca la Piqueta y otro en la zona conocida como Los Molinos Gallegos, junto al antiguo destacamento de comunicaciones del ejercito de tierra. Detrás de las casas de S. Félix están situadas las instalaciones de la empresa DASA, dedicadas a almacenamiento y distribución de productos de alimentación.

En la zona Noreste, junto a la carretera F 35 a S. Javier existen varias instalaciones y edificaciones, sobre todo en la ladera Este del Cabezo de la Fraila, donde se construyeron, con anterioridad a Plan General, una serie de naves, la mayoría de ellas sin licencia y que forman un mini polígono, pero que en la actualidad se encuentran ocupadas por diversas actividades, así como una estación de servicio, y las antiguas instalaciones de Campsa, hoy ocupadas por los vehículos de Gea Perona. Recientemente se han construido las instalaciones de un concesionario de automóviles, como instalación al servicio de la carretera y dos estacionamientos de vehículos pesados, estos últimos con licencia provisional. Mas al Sur están las antiguas instalaciones de tabacalera y unos talleres en las antiguas instalaciones de "Maquinaria Mateo", las destilerías Gulf-Strim, etc.





Junto al Barrio de Peral existen dos caseríos conocidos como las casas de la Piqueta y de la Borriqueta y, distribuidas por todo el ámbito, distintas viviendas de carácter rural, al servicio de las explotaciones agrícolas de la zona.

En el plano 2.3 se han señalado los distintos usos e instalaciones existentes.

### **1.1.5.2.- EDIFICACIONES**

Las edificaciones existentes son las correspondientes a las instalaciones referidas anteriormente, las cuales se han señalado en el citado plano 2.3 cuyas características se reflejan el reportaje fotográfico que se incorpora como Anexo.

### **1.1.5.3.- AFECCIONES**

La Colada de las Cuestas del Cedacero, discurre por el Norte del área, la cual el Nombre de Vereda de S. Félix en el tramo que va desde los Barreros hasta el Cabezo de Beaza, en donde gira hacia el sur por su ladera Oeste. Desde el citado punto de giro parte en dirección Noreste la Vereda del Cabezo de Beaza, coincidiendo con el vial existente.

El área es cruzada en dirección Noreste por las líneas de alta tensión de 66 KW que desde la estación de la Asomada alimentan la subestación de la "Fabrica de la Luz", el Arsenal y la empresa Bazán así como la zona Oeste del T.M. y Mazarrón. Igualmente es cruzado por varias líneas aéreas de baja y media tensión, las cuales se convertirán en subterráneas, pudiendo incorporarse a las redes eléctricas del sector

El área es cruzada igualmente en dirección Noreste por las tuberías de impulsión de las aguas fecales del saneamiento de Cartagena, desde la estación de bombeo hasta la depuradora y por las tuberías generales de la MCT. .



En la zona norte se encuentran las antiguas instalaciones del destacamento de comunicaciones del ejercito de tierra, con su correspondiente zona de protección, aunque en la actualidad están en desuso.

El nuevo trazado del ferrocarril a Cartagena-Madrid cruza el área en dirección Norte, contemplándose la zona de afección del mismo dentro de la franja calificada como sistema general de comunicaciones PCC.

Con respecto a los elementos del Patrimonio Histórico Arqueológico, en la zona Sureste del ámbito se encuentra el monumento de la Torre Ciega, con categoría de B.I.C.. cuya zona de protección abarca un radio de 500 m. Según la información facilitada por el Museo Arqueológico Municipal, existen igualmente en la zona una serie de yacimientos arqueológicos, situados en la finca Beriso, junto al camino del Cucaré, en la ladera Sur de Cabezo de Beaza y junto o dentro del entorno de la Torre Ciega

#### **1.1.6.- INFRAESTRUCTURAS EXISTENTES**

En el plano nº 2.4 de información, vienen reflejadas las redes de agua existentes en la zona, a las cuales habrá que conectar las redes del sector.

Igualmente, en el plano nº 2.4. de información, se reflejan los puntos donde podrá entroncar la red de alcantarillado, de acuerdo con las previsiones que se han realizado para el desarrollo mediante concurso de los suelos urbanizables y en concreto el Área BP 1 y la redotación para el Barrio de Peral y la Finca Beriso.

#### **1.1.7.- PLANEAMIENTO DE RANGO SUPERIOR**

##### **1.1.7.1.- SITUACIÓN URBANÍSTICA**

El Plan General Municipal de Ordenación, aprobado por acuerdo del Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma el 9 de abril de 1987, clasifica los terrenos objeto del presente Programa de Actuación Urbanística, como Suelo



Urbanizable No Programado, área UNP CC 1.

Con fecha 14 de marzo de 1995 se aprobó definitivamente la Modificación puntual del Plan General nº 47 referente al trazado del desvío del ferrocarril, recogiendo la alternativa aprobada, que es la que se ha ejecutado, a través del Área CC 1, y que ha dividido a esta en dos mitades en sentido norte sur.

Con fecha 19 de enero de 2001 se aprobó definitivamente la Modificación puntual del Plan General nº 72, que ajustó el trazado de la Penetración Este (Acceso Norte) a Cartagena, afectando al Área CC 1 en el tramo comprendido entre el antiguo trazado del ferrocarril y el P.P. Beriso.

Por Resolución del Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Transportes de la Comunidad Autónoma de 2 de marzo de 2004 ha sido aprobada definitivamente la modificación puntual nº 112 del Plan General, cuyo objeto es la concreción de la estructura del Área CC 1 en lo referente al trazado de los viales de sistema general y los sistemas generales de espacios libres y equipamientos, así como la ordenación de los usos globales, incorporando las determinaciones de las Modificaciones nº 47 y nº 72 y en consecuencia, concretando las condiciones para la sectorización e incorporación al proceso de urbanización de la misma.

En consecuencia, las determinaciones y datos de partida para la redacción del presente P.A.U. son las de la citada Modificación puntual nº 112 del Plan General.

#### **1.1.7.2.- DETERMINACIONES**

Según lo anterior, los datos de partida que se consideran para la redacción del presente P.A.U. son los de la Modificación puntual nº 112 del Plan General, que son los siguientes:

##### ***Cartagena Centro.- Área CC 1***

**\* Situación.-** Terrenos situados al Norte del Ensanche, comprendidos entre la vereda de S. Félix por el Norte; el antiguo trazado del ferrocarril a Madrid por el Sur; la carretera F 35 y el barrio de Torre Ciega por el Este y el Barrio de Peral, la Barriada José M<sup>a</sup> de la



*Puerta y el P.P. Finca Beriso por el Oeste.*

**\* Usos**

*Uso característico: Residencial  
Terciario-Industria escaparate  
(zona junto a la carretera F 35)*

*Usos compatibles: Terciario y equipamientos*

*Usos incompatibles: Industrial*

**\*Afecciones**

*En el plano de clasificación de suelo se señala el entorno de protección del B.I.C. del monumento de la Torre Ciega. Previamente a la aprobación del planeamiento de desarrollo deberán realizarse las prospecciones arqueológicas necesarias en los B.I.C. existentes (Torre Ciega y yacimientos arqueológicos) para determinar las condiciones de ordenación del ámbito, de acuerdo con lo que establezca la Dirección General de Cultura.*

**\* Características generales para este área:**

SITUACIÓN Y DENOMINACIÓN	SUPERFICIE TOTAL Ha.	DENSIDAD GLOBAL EDIFICACION M <sup>2</sup> M <sup>2</sup>	Nº APROX. DE VIVIENDAS
CARTAGENA CENTRO			
CC 1	Bruta 214,91 Neta 209,01	0,40	6.500

- Reserva de 90 Ha. para S.G. de espacios libres; 23,46Ha. para el S.G. de comunicaciones, de las cuales 5,9 Ha corresponden a los sistemas existentes no computables en el calculo de la edificabilidad, y 17,5 Ha a sistemas a obtener; 15,4 Ha. para el S.G. de equipamientos. Los espacios libres y equipamientos se distribuirán por la zona, según se señala en el plano de clasificación de suelo.

### 1.1.8.- ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD

En el plano nº 2.5 de información, se reflejan las distintas propiedades existentes dentro del Área CC 1. Se ha solicitado al Centro de Gestión Catastral la relación de los propietarios así como su domicilio, a efecto de proceder a su



notificación.



## **1.2.- MEMORIA JUSTIFICATIVA.**

### **1.2.1.- RAZONES QUE ACONSEJAN LA FORMULACION DEL P.A.U.**

El Plan General Municipal de Ordenación de Cartagena, de acuerdo con el modelo de desarrollo propuesto para la ciudad, delimitó diversas áreas de suelo urbanizable, en la modalidad de no programado, en la periferia de la ciudad y los barrios anexos, con tipologías que van, desde la intensiva en las zonas próximas al casco urbano, a las extensivas en los bordes de los barrios.

Hay que destacar por otra parte, según se desprende de la memoria de ordenación, que la clasificación de suelo urbanizable programado se limitó a lo imprescindible necesario para la obtención de los sistemas generales básicos que completaran la estructura de la ciudad, teniendo en cuenta las posibilidades hacendísticas del municipio para su desarrollo.

Las tendencias del mercado en los diferentes ciclos económicos que se han sucedido desde la aprobación del Plan General, han ido señalando las preferencias de los consumidores hacia tipologías de carácter semi extensivo en las zonas periféricas o de carácter intensivo y semi intensivo en las zonas más próximas a la ciudad.

Las propuestas de las empresas promotoras, para el desarrollo de suelos urbanizables, se dirigen preferentemente a las tipologías de carácter semi extensivo, en diversas situaciones en torno a los barrios y se limitan a la extensión de fincas concretas, con una superficie que resulta insuficiente para la realización de actuaciones que tenga el carácter de área urbanística integrada, condición esta que es imprescindible para el desarrollo de los sistemas generales, que deben articular, de una manera armónica y funcional, las nuevas piezas de la Ciudad. Lo mismo está ocurriendo con el área CC 1, la cual debe programarse de una manera global, con el



fin de obtener suelo con entidad suficiente para que pueda acoger los nuevos equipamientos que el casco urbano demanda.

La dificultad que existe para realizar actuaciones que tengan la entidad adecuada por parte de la iniciativa privada, se debe al fraccionamiento de la propiedad del suelo en la zona periurbana. Esta dificultad es mayor en el Área CC 1, dado que es la mas amplia de las contempladas en el Plan General.

Esto hace necesaria la intervención del Ayuntamiento en el proceso, arbitrando los procedimientos previstos en la legislación urbanística vigente, para facilitar de esta forma la entrada en el mismo de la iniciativa privada, recogiendo el mandato del artículo 4, punto 2 de la Ley 6/98 sobre Régimen del Suelo y Valoraciones, lo que requiere en un principio, en el caso del Área CC 1, la delimitación de los sectores, de acuerdo con las características de la misma, y la concreción de las condiciones para la redacción del planeamiento de desarrollo.

Según se determina en el artículo 215 del Reglamento de Gestión Urbanística, las Entidades Locales, de oficio o instancia de parte, podrán acordar la incorporación de la totalidad o parte del suelo urbanizable no programado al proceso de urbanización, mediante la formulación de uno o varios programas de actuación urbanística (P.A.U.). En dicho acuerdo y, según el artículo 216 del citado Reglamento, se deberá determinar si la formulación del programa de actuación urbanística ha de llevarse a cabo directamente por la propia entidad que lo ha adoptado o bien mediante la convocatoria del correspondiente concurso. Consideramos que lo más conveniente en este caso es la redacción y aprobación en un principio del P.A.U de la zona, para poder posteriormente proceder a la convocatoria de los correspondientes concursos, en el caso de que, transcurridos los plazos que se establezcan en el Plan de Etapas, los propietarios del suelo incluidos en los Sectores no hayan mostrado su voluntad de desarrollar los mismo mediante la presentación de los correspondientes Programas de Actuación (PA).



### **1.2.2.- ANTECEDENTES: APROBACIÓN DE LA MODIFICACIÓN PUNTUAL Nº 112 DEL PLAN GENERAL**

Por Resolución del Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Transportes de la Comunidad Autónoma de 2 de marzo de 2004 ha sido aprobada definitivamente la modificación puntual nº 112 del Plan General, cuyo objeto es la concreción de la estructura del Área CC 1 en lo referente al trazado de los viales de sistema general y los sistemas generales de espacios libres y equipamientos, así como la ordenación de los usos globales, incorporando las determinaciones de las Modificaciones nº 47 y nº 72 y en consecuencia, concretando las condiciones para la sectorización e incorporación al proceso de urbanización de la misma.

### **1.2.3.- OBJETIVOS Y CRITERIOS BÁSICOS.**

De acuerdo con los criterios establecidos en la Normas Urbanísticas y los planos de Estructura Territorial y Clasificación del Suelo del Plan General, los cuales se concretan en la Modificación puntual nº 112, se pretende el desarrollo del Área, como el nuevo Ensanche Norte de la Ciudad de Cartagena, estructurando los equipamientos y espacio libres previstos por dicho Plan General dentro de su modelo de desarrollo, como pieza fundamental de remate de la segunda corona urbana, que debe servir a su vez de articulación de los usos productivos colindantes.

El área deberá integrarse en la estructura general de la zona, encardinándose con esta a través de las vías generales que la delimitan, como son la carretera F 35 a S. Javier y la Vereda de S. Félix y a su vez debe integrar las dos nuevas vías previstas en el Plan General como es la Penetración Este (Acceso Norte) a la ciudad, que parte de la Autovía a Murcia hasta la rotonda de la calle Jorge Juan, que es la 2ª ronda de la ciudad, a modo de espina dorsal, y el Eje Transversal, que parte del la Autovía, en su acceso a la Actuación Industrial de Cabezo de Beaza hasta la calle Beriso, como 3ª ronda, y que es elemento clave en las relaciones transversales





entre usos y zonas. Por el Sur, los terrenos de la antigua vía del ferrocarril deben convertirse en el elemento vertebrador de las relaciones peatonales entre el Ensanche y los barrios, a modo de "Vía Verde", conectando con la prevista sobre el trazado del antiguo trazado del ferrocarril a Lorca en los suelos urbanizables de los Dolores. La delimitación del ámbito se concreta, de acuerdo con la Modificación puntual 112, por los límites naturales existentes.

Dado el tamaño del Área, con el fin de viabilizar su desarrollo se propone dividirla en dos Sectores autónomos.

#### 1.2.4.- CONDICIONES PARA LA DELIMITACIÓN DE ÁMBITOS

.- Las propuestas de incorporación al proceso de urbanización e el Área CC 1 deberán referirse a la totalidad de los ámbitos delimitados mediante el presente P.A.U., los cuales deben tener la entidad suficiente para poder acometer la ejecución de los sistemas generales y su conexión con los sistemas territoriales. En la delimitación de los ámbitos se tendrán en cuenta las siguientes condiciones:

- Las dimensiones de cada actuación serán como mínimo la que permita desarrollar como una **unidad geográfica y urbanística integrada**, al tener resueltas, en adecuada correspondencia con la estructura general y orgánica prevista en el Plan General para la zona, la dotación de equipamientos suficientes para garantizar la satisfacción de las demandas propias de la población y actividades previstas y las obras de infraestructura necesarias para garantizar la inserción de la mismas en la ordenación general en el momento de la puesta en servicio, incorporando los sistemas generales de comunicaciones y servicios necesarios para el funcionamiento autónomo de dicho ámbito, incluso las conexiones con las infraestructuras territoriales y el refuerzo de estas si fuese necesario, así como la parte proporcional de sistemas generales de equipamientos que le corresponden. Con independencia de lo anterior, los planes parciales deberá realizar las reservas de espacios libres y equipamientos que



determina la legislación urbanística para la categoría de suelo en que se sitúan dicho sectores por su aprovechamiento neto, siendo todos de cesión obligatoria y gratuita.

Se justificará el cumplimiento de las condiciones concretas de los ámbito que se delimitan, en relación a los límites y su integración en la estructura general planteada; sistemas generales adscritos y conexiones con la estructura general, así como las conexiones con las infraestructuras territoriales, determinando el importe que debe asumir para la realización de las mismas o el refuerzo de las existentes; esquema de ordenación, usos, tipologías y aprovechamientos.

#### **\* Régimen transitorio**

En tanto no se apruebe el correspondiente planeamiento de desarrollo los propietarios del suelo incluidos dentro del ámbito deberán respetar las siguientes incompatibilidades:

En los terrenos incluidos dentro del Área CC 1, tanto dentro del los sectores que se delimitan como los sistemas generales, de espacios libres, equipamiento y viario, señalados expresamente en los planos de estructura territorial, no se permitirán obras o instalaciones, salvo la ejecución de sistemas generales o las de carácter provisional, en las condiciones previstas en el artículo 93 de la Ley del Suelo de la Región de Murcia, por un plazo de dos años, renovable solamente de forma justificada.

**\* Infraestructuras.-** Cada ámbito de actuación deberá resolver de manera autónoma la conexión con las infraestructuras generales.

- Red viaria.- En relación al acceso Norte a Cartagena (Penetración Este), se dejará explanado para la ejecución de dicha vía de acceso por el órgano competente, debiendo contemplarse en la ordenación del Sector vías de servicio paralelas al mismo. Se urbanizará totalmente eje transversal y se adecuarán al trazado y anchura



previstos el resto de los viales de S.G, como son la carretera F 35 y la Vereda de S. Félix.

- Se deben indicar los puntos de conexión de los colectores de saneamiento y de pluviales, así como el punto de abastecimiento de la red de abastecimiento de agua, justificando la capacidad de los mismos en función de los caudales totales previstos.

- Con respecto al suministro eléctrico, se realizará de la manera que determinen las compañías suministradoras, para lo cual junto con el Programa de Actuación (PA) se deberá presentar el correspondiente informe con alguna de dichas empresas.

\* **Afecciones.**- Se deberá respetar o adecuar el trazado de las tuberías de impulsión a la depuradora, las tuberías de la MCT y las infraestructuras de riego que cruzan el área. Los proyectos y actuaciones que afecten a las infraestructuras de la zona deberán ser notificadas a la Mancomunidad de los Canales del Taibilla, a la Dirección General de Regadíos de la Comunidad Autónoma y a la Comunidad de Regantes. Los proyectos que afecten a la carretera F 35 deberán remitirse a la Dirección General de Carreteras para su autorización.

En los planos 2.2.2 de delimitación del área y en el plano 4.1 de Estructura General y delimitación de sectores se señala el entorno de protección del B.I.C. del monumento de la Torre Ciega. Previamente a la aprobación del planeamiento de desarrollo deberán realizarse las prospecciones arqueológicas necesarias en los entornos de los B.I.C. (Torre Ciega) y así como otros yacimientos arqueológicos existentes en la zona, para determinar las condiciones de ordenación del ámbito, de acuerdo con lo que establezca la Dirección General de Cultura al respecto.

El área es cruzada por el nuevo trazado del ferrocarril Cartagena Chinchilla, estando afectada la zona colindante por lo dispuesto en la Ley 16/1987 de Ordenación



de los Transportes Terrestres y su Reglamento en materia de policía de ferrocarriles. Se han señalado en el plano de estructura general y delimitación de sectores las líneas que señalan la zona de servidumbre y la zona de afección, no considerándose necesario graficar la línea de dominio público, dado que esta queda dentro de la franja calificada como sistema general de comunicaciones, y por tanto, de dominio público.

Se deberá respetar el trazado de la Colada del Cedacero que cruza el ámbito, por lo que los viales que se planteen deben respetar la anchura legal de estas, 40 varas castellanas, que corresponden a 32 m.

En relación a las líneas aéreas de alta tensión que cruzan el área, se dejarán pasillos con la anchura suficiente o se desviarán en caso de ser necesario.



**1.2.5.- CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LA ACTUACIÓN.****1.2.5.1.- DELIMITACIÓN DE LOS TERRENOS.**

El ámbito objeto del presente Programa de Actuación Urbanística coincide con el Área CC 1, que está situada al Norte del Ensanche de Cartagena y lindan: por el Norte, con la Vereda de S. Félix; por el Sur, con el ferrocarril a Madrid, que la separa de la Barriada Virgen de la Caridad y la zona de El Hondón; por el Este, con la carretera F 35 a S. Javier y el barrio de Torre Ciega y por el Oeste con el Barrio de Peral.

**1.2.5.2.- MAGNITUDES GENERALES PREVISTAS.**

Las magnitudes generales previstas son las del Área de suelo UNP CC1 las cuales, según la Modificación puntual del Plan General nº 112, que recoge las modificaciones nº 47 y nº 72, son las siguientes:

Superficie total Área CC 1	2.149.168 m <sup>2</sup>		100%
Superficie S.G. comunicaciones existente	59.071 m <sup>2</sup>		
Superficie neta del Área CC 1	2.090.087 m <sup>2</sup>	100%	
Superficie sistemas generales			
S.G. Espacios libres	900.000 m <sup>2</sup>	43,06%	41,87%
S.G. Equipamientos públicos	154.813 m <sup>2</sup>	7,41%	7,20%
S.G. Comunicaciones (adscribir)	175.617 m <sup>2</sup>	8,40%	
Total	234729 m <sup>2</sup>		10,93%
Superficie a Sectorizar	859.667 m <sup>2</sup>	41,13%	40%
Densidad global de edificación	0,4 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>		
nº aproximado de viviendas	6.500 v.		

Según las superficies anteriores, el índice neto de edificabilidad s/sector(es) resulta ligeramente inferior a 1,00 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>



### 1.2.5.3.- DOTACIONES Y SERVICIOS.

#### SISTEMAS GENERALES.-

Se incorporan al presente P.A.U., para su desarrollo, los viales de Sistema General previstos en el Plan General para la zona, los cuales son los siguientes: por una parte tenemos los viales existentes, para adecuar su anchura y realizar su urbanización de acuerdo con la misma, como son la Vereda de S. Félix por el Norte y la carretera F 35 por el Este, y por otra los previstos en los planos de Estructura Territorial del Plan General, como son la Penetración Este (Acceso Norte a Cartagena) y el Eje transversal, o tercera Ronda, que une el vial principal del Polígono Industrial con la calle Beriso. Por el Sur, y a partir de la pinada de las Seiscientas, arranca el eje urbano de relación entre la ciudad y los barrios, que se contempla sobre los terrenos del antiguo trazado del ferrocarril a Madrid y cuya vocación es enlazar con la "Vía Verde" que se está prevista sobre el antiguo trazado del ferrocarril a Lorca en los P.A.U. y sectores de la zona de Los Dolores, incluyéndose en el presente P.A.U. el tramo hasta la calle Pajatita.

Los Sistemas Generales de Espacios libres previstos se estructuran dentro del área como elementos de transición entre las zonas residenciales, con el fin evitar el crecimiento en mancha de aceite de la ciudad, distribuyéndose por tanto en la zona, tanto por el Oeste, junto a la Barriada José M<sup>a</sup> La Puerta como al Norte y al Sur del Eje Viario Transversal. Dentro de estos espacios se recogen los elementos de interés existentes, como son la parte de la pinada de Las Seiscientas que queda al norte del antiguo trazado de la vía del ferrocarril y el cabezo de la Fraila.

Los equipamientos de sistemas general se sitúan preferentemente vertebrando la ciudad con el nuevo ensanche y junto las dos vías de penetración, como son el nuevo acceso Norte y la carretera F 35. En la parte y noreste se incorporan a la actuación la zona de equipamiento situada en la confluencia de la Vereda de S. Félix con la carretera F 35.



### SISTEMAS LOCALES.-

Además de las superficies indicadas en el apartado anterior, en el desarrollo de los respectivos Planes Parciales deberán de reservarse las superficies que se indican en el artículo 106 de la Ley del Suelo de la Región de Murcia, para espacios libres y para equipamientos, en función del uso global de los Sectores y de la categoría de suelo en que se sitúa por su aprovechamiento. Estos equipamientos se distribuirán e integrarán en la actuación de acuerdo con su función y no en espacios residuales.

### REDES DE SERVICIOS.-

Los servicios deberán de entroncar con las redes generales existentes, según se justifica mas adelante.

### 1.2.5.4.- USOS E INTENSIDADES

Tal como se ha dicho anteriormente, se pretende el desarrollo del Área CC 1, como el nuevo Ensanche Norte de la Ciudad de Cartagena, estructurando los equipamientos y espacio libres previstos por dicho Plan General dentro de su modelo de desarrollo, como pieza fundamental de remate de la segunda corona urbana, que debe servir a su vez de articulación de los usos productivos colindantes.

En la Modificación del Plan General que se tramita junto con el presente P.A.U., se concretan los uso del Área CC 1, de manera que los usos residenciales se sitúan junto al nuevo acceso Norte a la ciudad y al Norte y al Sur del eje viario, pudiéndose implantar junto a la carretera F 35, además del residencial, usos terciarios e industria escaparate recogiendo los usos existentes.



Debido a la elevada proporción de sistemas generales del Área CC 1, la superficie del suelo a sectorizar es reducida, y por tanto la densidad de edificación resultante elevada, por lo que se adscribe dentro de la categoría de **alta densidad**.

### 1.2.5.5.- DIVISIÓN EN SECTORES.

Dado el tamaño y características del Área CC 1, con el fin de viabilizar su desarrollo y facilitar la incorporación de la misma al proceso de urbanización, se propone dividirla en dos unidades urbanísticas integradas, es decir, en dos sectores, con sus correspondientes sistemas generales adscritos, para garantizar su funcionamiento autónomo y su adecuada inserción en la estructura establecida por el Plan General, cuyas características son las siguientes:

#### \* Unidad Urbanística CC 1.1

- Superficie del Sector CC 1.1	430.736 m <sup>2</sup>	39,97 %	
- Sistema general de equipamientos	. 73.647 m <sup>2</sup>	7,20 %	
- Sistema general espacios libres	451.398 m <sup>2</sup>	41,87 %	
- Sistema general de comunicaciones	118.143 m <sup>2</sup>	10,96 %	
- Existentes	30.062 m <sup>2</sup>		
- Adscritos	88.081 m <sup>2</sup>		
- Superficie total Unidad Urb. CC 1.1		1.077.924 m <sup>2</sup>	100,0 %
- Superficie neta Unidad Urb. CC 1.1	1.047.862 m <sup>2</sup>		
Aprovechamiento global de referencia		0,4 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	
Edificabilidad total (S. neta x 0,4)	419.144,80 m <sup>2</sup>		
Índice de edificabilidad neta sobre sector	0,973 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>		
Nº aproximado e viviendas	3.300		

#### \* Unidad Urbanística CC 1.2

- Superficie del Sector CC 1.2	428.931 m <sup>2</sup>	40,05 %	
--------------------------------	------------------------	---------	--





- Sistema general de equipamientos	77.166m <sup>2</sup>	7,20 %	
- Sistema general espacios libres	448.602 m <sup>2</sup>	41,87 %	
- Sistema general comunicaciones	116.545 m <sup>2</sup>	10,88 %	
- Existentes	29.009 m <sup>2</sup>		
- Adscritos	87.536 m <sup>2</sup>		
- Superficie total Unidad Urb. CC 1.2		1.071.244 m <sup>2</sup>	100,0 %
- Superficie neta Unidad Urb. CC 1.2	1.042.235 m <sup>2</sup>		
Aprovechamiento global de referencia		0,4 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	
Edificabilidad total (S. neta x 0,4)		416.894,40 m <sup>2</sup>	
Índice de edificabilidad neta sobre sector		0,972 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	
Nº aproximado de viviendas		3.200	

En el plano 4.1, “Estructura General y Delimitación de Sectores” se refleja la delimitación de los dos sectores y los sistemas generales de espacios libres, equipamiento y viario adscritos a los mismos, dentro de cada uno de los Ámbitos o Unidades Urbanísticas en las que se ha dividido el Área CC 1. Dentro de la superficies del Sistema General de Comunicaciones se incluye la reservada para el acceso a la parte de los sectores que queda discontinua.

## 1.2.6.- JUSTIFICACION DE LAS DETERMINACIONES

### 1.2.6.1.- DESARROLLO DE LOS SISTEMAS DE LA ESTRUCTURA GENERAL DEL TERRITORIO.

Las dos Unidades delimitadas constituyen unidades geográfica y urbanísticas integradas, así como funcionalmente independientes, al estar garantizada la inserción en la estructura establecida por el Plan General.

La Unidad Urbanística CC 1.1 incorpora la parte Sur de la Penetración



Este (Acceso Norte) a Cartagena, cuya parte Norte ha sido ya obtenida al estar adscrita al Sector Finca Beriso, y la mitad del Eje Transversal, que une el vial de sistema general Sur de los sectores industriales del Cabezo con la calle Beriso. Igualmente incorpora por el Norte la Vereda de S. Félix, para adecuarla el trazado y anchura que establece el Plan General, y por el Sur la nueva vía urbana de relación que se contempla sobre los terrenos del antiguo trazado del ferrocarril a Madrid.

La Unidad Urbanística CC 1.2 incorpora la otra mitad del Eje Transversal y el vial que prolonga la Vereda de S. F Félix hasta el vial de sistema general Norte del Cabezo de Beaza, así como la adecuación de la carretera F 35 a la anchura prevista por el Plan General.

Con respecto a los Sistemas Generales, los Espacios libres previstos se estructuran dentro de cada una de las Unidades delimitadas como elementos de transición entre las zonas residenciales, con el fin evitar el crecimiento en mancha de aceite de la ciudad, distribuyéndose por tanto en la zona, tanto por el Oeste, junto a la Barriada José M<sup>a</sup> La Puerta como al Norte y al Sur del Eje Viario Transversal; dentro de estos espacios se recogen los elementos de interés existentes, como son la parte de la pinada de Las Seiscientas que queda al norte del antiguo trazado de la vía del ferrocarril y el Cabezo de la Fraila. Los equipamientos de sistemas general se sitúan preferentemente vertebrando la ciudad con el nuevo ensanche y junto las dos vías de penetración, por lo que en la Unidad CC 1.1 se ubican junto al nuevo acceso Norte y la vía urbana de relación y en la Unidad CC 1.2 junto a la carretera F 35, incorporado a la actuación la zona de equipamiento situada en la confluencia de la Vereda de S. Félix con la carretera F 35.

#### **1.2.6.2.- USOS Y NIVELES DE INTENSIDAD Y APROVECHAMIENTO MEDIO.**

De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 72.2 del Reglamento de Planeamiento, se establecen los usos y niveles de intensidad, así como el



aprovechamiento medio para el ámbito de actuación.

En la Unidad CC 1.1 el uso característico es el residencial y la densidad global de edificación de  $0,4 \text{ m}^2/\text{m}^2$ , resultando una edificabilidad neta sobre el Sector 1 de  $0,973 \text{ m}^2/\text{m}^2$ .

En la Unidad CC 1.2 el uso característico es el residencial y terciario, y la densidad global de edificación de  $0,4 \text{ m}^2/\text{m}^2$ , resultando una edificabilidad neta sobre el Sector 1 de  $0,972 \text{ m}^2/\text{m}^2$ .

Dado que las dos unidades delimitadas son similares, por su situación, tamaño, forma, topografía, proporción de sistemas generales adscritos, etc., y que los usos y tipologías resultan también equivalentes, el aprovechamiento medio de cada uno de los sectores delimitados es el mismo y coincidente por tanto con el aprovechamiento del ámbito de la actuación, que es la densidad global de edificación que establece el Plan General para el Área CC 1, de  $0,4 \text{ m}^2/\text{m}^2$ .

### **1.2.6.3.- TRAZADO DE LAS REDES FUNDAMENTALES.**

Tal como se ha descrito anteriormente en el apartado 1.2.6.1, cada una de las Unidades Urbanísticas conecta con los viales de la estructura territorial e incluso incorpora parte de estos como es el caso de la Unidad Urbanística 1, que incluye en la misma u tramo del Acceso Norte a Cartagena. El Eje Transversal previsto en el Plan General como conexión entre el vial norte de sistema del Polígono y el P.P. Finca Beriso se incorpora por mitad a cada una de las unidades urbanísticas, con dos calzadas en cada uno de los sentidos, lo que permite su funcionamiento autónomo en cada una de ellas. La Vereda de S. Félix se Urbanizará en la Unidad Urbanística nº 1, hasta la curva junto al colegio de la asomada, incluso la rotonda prevista en esta zona. Las redes generales de abastecimiento de agua y de vertido de saneamiento son las que vienen reflejadas en los planos nº 4.2.1, 4.1.2, y 4.2.3, y conectarán en los puntos



que en los mismos vienen reflejados. Con respecto a las redes eléctricas de suministro, se utilizarán las existentes que actualmente cruzan el área, reforzándose si fuera preciso utilizando el mismo trazado desde la estación de la Asomada. Se ha previsto que el funcionamiento de estas redes generales se realice de forma autónoma e independiente para cada una de las Unidades Urbanísticas.

#### **1.2.6.4.- DIVISIÓN EN SECTORES**

Según se ha dicho anteriormente, se ha planteado la delimitación de dos sectores, con el fin de hacer más viable a la iniciativa privada su incorporación al proceso de urbanización, dadas las características y la gran extensión del Área CC 1. Además del criterio de viabilidad, en la división que se ha planteado se ha tenido en cuenta igualmente la funcionalidad y autonomía de cada uno de los sectores delimitados, en función de los elementos de la estructura territorial que se incorporan a los mismos, tanto de los existentes como de los previstos. Así mismo, se ha considerado el equilibrio respecto a las cesiones para viales y espacios libres y, en consecuencia, de los costes de ejecución de estos y la estructura de la propiedad.

De acuerdo con lo anterior, se incluyen en el Unidad Urbanística CC 1.1 que se propone para su desarrollo en la primera de las etapas, el vial de acceso Norte a Cartagena y la 1º fase del eje transversal, así como los equipamientos correspondientes, que se sitúan al Sur, junto antiguo trazado del ferrocarril, elementos estos que son esenciales de para el desarrollo de la estructura general de la ciudad. En la Unidad Urbanística CC 1.2 se incluyen el resto de los sistemas, para su desarrollo en una segunda etapa, una vez que se definan y materialicen los crecimientos previstos para la zona Este de la Ciudad.



## **1.2.7.- OBLIGACIONES DE LOS PROPIETARIOS DE SUELO.**

### **1.2.7.1.- En materia de planeamiento.-**

Una vez aprobado el presente Programa de Actuación Urbanística, de acuerdo el Plan de Etapas previsto, los propietarios de suelo deberán incluidos en cada uno de los sectores deberán presentar el Plan Parcial que desarrolle cada uno de los mismos, junto con el Programa de Actuación (PA), el cual contendrá la realización de las obras de urbanización e implantación de los servicios urbanísticos, así como los plazos para la construcción de las instalaciones.

### **1.2.7.2.- En materia de cesiones.-**

Se cederán gratuitamente al Ayuntamiento los terrenos destinados a viales, espacios libres y equipamientos de sistema general, así como los viales, espacios libres y dotaciones que prevé el artículo.

Se cederá el 10 % del aprovechamiento del Área, en parcelas urbanizadas.

### **1.2.7.3.- En materia de urbanización.-**

La urbanización de todos los viales públicos de sistema general incluidos dentro del ámbito del P.A.U., será a costa de los propietarios de suelo de cada una de las Unidades Urbanísticas delimitadas (sectores mas sistemas generales adscritos), así como los del P.P. que lo desarrollen. La obligación de urbanizar tendrá la extensión que se contempla en el artículo 80 apartado e) de la Ley del Suelo de la Región de Murcia y 63 del Reglamento de Gestión Urbanística, en relación a las obras exteriores del sector, que sean necesarias para el funcionamiento del mismo.



**1.2.7.4.- En materia de edificación.-**

Los propietarios se comprometen a construir las edificaciones en los plazos que se fijan en el plan de etapas. Estas condiciones deberán de figurar de forma explícita en las escrituras de venta, en el caso de que se realice la transmisión de algún solar.

**1.2.8.- JUSTIFICACIÓN DE LA CAPACIDAD DE LAS INFRAESTRUCTURAS GENERALES.**

**Energía Eléctrica.-** Los terrenos objeto de la presente actuación son cruzados en la actualidad por una nueva línea de media tensión (LAMT), que alimenta al P.P. Finca Beriso. En la citada línea, que debe ser transformada en subterránea, se anillarán los centros de transformación del sector, reforzándola convenientemente, de acuerdo con las previsiones de carga totales, que son las siguientes:

6500 viviendas x 5,5 Kw/viv	35750 Kw
144229 m2 de Equipamientos x 0,1 Kw/m2	14422,9 Kw
Alumbrado público	113 Kw
Sistemas generales de Espacios Públicos y urbanización de Sectores	110 Kw
<b>Total</b>	<b>55325,9 Kw</b>

**Suministro de Agua.-** Aún cuando por la Administración se van a realizar canalizaciones generales en la ciudad para los nuevos sectores de desarrollo urbano (los denominados PAUs), CO5, LD1, LD2, LD3, LD4, BP1, LB1,, BH1, y redotación para los Barrios Norte y Oeste de la Ciudad, con una arteria de diámetro 600 mm, ésta no es suficiente para el abastecimiento al sector ya que sólo en consumo de viviendas de PAUs, se necesitaría un caudal de 318,75 l/s a los que hay que añadir los consumos de redotación, equipamientos, e hidrantes, que



prácticamente agota la capacidad de aquella y teniendo en cuenta que las necesidades previstas en este sector CC1, son:

6500 viviendas x 0,03125 l/viv	203,125 l/s
144229 m <sup>2</sup> de Equipamientos x 20 l/m <sup>2</sup> /día	80,127 l/s
Sistemas generales de Espacios libres	
910602 m <sup>2</sup> x 2 l/m <sup>2</sup> /día	50,589 l/s
Hidrantes	33,333 l/s
	<b>Total 367,174 l/s</b>

Como la capacidad del colector previsto en el nuevo acceso Norte, de 500 mm a velocidad de 1,25 m/s es de 225,43 l/s, vemos que aún en el caso de hidrantes es necesario acometer desde otras fuentes de suministro al nuevo sector que se pretende desarrollar.

Estas fuentes de suministro pueden ser las siguientes:

- 1) El depósito de Mancomunidad de los Canales del Taibilla existente en la falda del Cabezo Beaza.
- 2) La conducción de 800 mm que desde el mismo abastece y redota a Cartagena.

Dentro de esos puntos de toma existen varias alternativas de suministro al sector, que se reflejan en el plano de acometidas e infraestructuras generales.

El diseño de los sistemas viarios generales, por el que deben discurrir la mayoría de las canalizaciones principales, permite que las Unidades Urbanísticas en que se descompone el total del Área, puedan tener acometidas independientes, y por tanto que desde el punto de vista de los distintos servicios puedan desarrollarse independientemente, uno del otro, y en el caso del abastecimiento, tener sólo en común el tramo de arteria de acometida en el caso de que ésta se realice al depósito de agua directamente, y a partir de la Vereda de San Félix, discurrir independientes, y



cerrando anillos tanto en la tubería de Mancomunidad existentes, como en la red a construir para abastecimiento a los PAUs.

Aún en el caso de acometida directa a la tubería de 800 mm, las arterias de cada sector también podrían ser independientes, ya que discurrirían por el eje transversal principal del sector y paralelamente a la F-34, con solo la conexión común de 500 mm.

Cualquiera que sea el punto de toma y en función de la altura de edificación que se construya, es previsible que en las edificaciones de la zona norte-este del sector sea necesaria la instalación de grupos de bombeo para elevación del agua a los pisos altos.

**Alcantarillado (fecales).**- Se pretende la ejecución de un sistema separativo y en consecuencia enviar las aguas fecales independientemente de las pluviales. La topografía del sector y la presencia de la barrera que para la adecuada conexión de colectores por gravedad supone la vía de ferrocarril existente, obliga a que para evitar la instalación de bombeos se adopten dos puntos de vertido según la situación de las cuencas vertientes que se grafían en el plano de cuencas vertientes, que son aplicables también a la red de fecales.

Cabrían como puntos de acometida aquellos colectores y elementos de las proximidades del sector que tuvieran capacidad suficiente para recepción de los caudales a verter.

Estos son, los colectores del Polígono Industrial, la canalización de 800 mm existente en la calle Pintor Portela, que desemboca en el Paseo de Alfonso XIII, la estación de bombeo de Barrio de Peral, y el colector que va a construir la Administración para desarrollo de los PAUs, que discurre por el vial de Penetración Norte. De acuerdo a los caudales a considerar, (el 80% de los consumos de agua de viviendas y equipamientos, y con una admisión del doble de





las fecales teóricas), los caudales a evacuar son

6500 viviendas x 0,03125 l/viv	203,125 l/s
144229 m <sup>2</sup> de Equipamientos x 20 l/m <sup>2</sup> /día	80,127 l/s
	suma 283,152 l/s
	x 0,8 = 226,60 l/s
	x 2 = <b>453,20 l/s</b>

No es posible utilizar los colectores del Polígono Industrial, ya que ello obligaría a modificar todo el bombeo actualmente existente así como la Impulsión a la Depuradora de Aguas Residuales del Cabezo Beaza, además de por la capacidad de los colectores. Tampoco es posible utilizar por los caudales de vertido de la Unidad Urbanística 2 los colectores existentes en Torreciega, ya que igualmente les falta capacidad al ser de sistema unitario, siendo el punto más razonable por capacidad el colector de 80 mm, que entroncando con los del Paseo de Alfonso XIII, se instaló para la urbanización “Estrella de Oriente”.

El colector a instalar por la Administración para los PAUs, es unitario para aguas fecales y pluviales, de 2,50 m de diámetro entroncando al interceptor de pluviales de la calle Jorge Juan y con una derivación de aguas fecales hacia la Estación de Bombeo de Barrio de Peral hasta una proporción de 1/5, para aliviar con dicha dilución hasta el interceptor de pluviales de la calle Jorge Juan. Si se enviasen también las aguas de la Unidad Urbanística 1, con un caudal fecal de 113,60 l/s, sería necesario modificar el aliviadero y derivación a la EBAR a 0,568 m<sup>3</sup>/s más que lo previsto, que aunque no problemático desde el punto de vista de costo, si lo sería desde el punto de vista de la posible necesidad de modificación de la EBAR, prevista para unos 3500 m<sup>3</sup>/hora, ya que por sí solos los 0,568 m<sup>3</sup>/s supondrían un incremento de bombeo sobre lo actual de 2044, m<sup>3</sup>/h, sin embargo los 113,6 l/s solo suponen un incremento de 408,96 m<sup>3</sup>/h. Por lo cuál, y siendo la EBAR, el punto más próximo de vertido, se opta por llevar directamente las aguas fecales a ésta, sin aportaciones teóricas de pluviales, y sin utilizar el colector de



2,50 m unitario previsto.

Los colectores de sistemas generales serán todos de 300 y 400 mm hasta su entronque a la Estación de Bombeo.

La depuración de aguas fecales está garantizada con la Estación depuradora existente en Cabezo Beaza, y con las posibles ampliaciones que para el desarrollo de todos los sectores y del Polígono de Los Camachos deberán ejecutarse paulatinamente, en función de los aumentos de consumos, dotaciones y vertidos.

**Alcantarillado (pluviales).**- De acuerdo con la topografía del terreno objeto de calificación urbanística, se tienen 3 cuencas vertientes grafiadas en el plano correspondiente. La cuenca 1 es una pequeña superficie que evacua hacia la intersección de la Vereda de San Félix con la futura Vía de Penetración Norte; La cuenca 2 se encuentra “partida” por la vía del Ferrocarril, de forma que se divide a su vez en dos subcuencas separadas por aquella, y la cuenca 3, que vierte sus aguas hacia el Este.

Los puntos de posible evacuación y eliminación de las aguas producidas hacia cauce público son los siguientes:

- 1) El futuro colector de 2,50 m de diámetro a construir por la Administración a lo largo de la vía de Penetración, hasta entroncar con el Interceptor de Pluviales de la Calle Jorge Juan.
- 2) El propio interceptor de pluviales antes mencionado.
- 3) El Canal cubierto de la Rambla del Hondón, que ha quedado ha disposición de evacuación de las aguas de la Ciudad, una vez se ha producido el Desvío de la Rambla hacia el mar fuera del Puerto de Cartagena y al que entronca el interceptor antes citado.



- 4) Existen otras redes de menor diámetro que por su dimensión y en general por ser redes unitarias no son utilizables para evacuación de pluviales.

Por los caudales generados en cada una de las cuencas y que de acuerdo con las estimaciones realizadas se comprueba como se justifica más adelante, que el colector a construir por la vía de Penetración Norte no es utilizable para las aguas que teóricamente afluirían a él, ya que su dimensionado no es suficiente para ello. Por lo que se considera como solución más idónea la conexión directa con el interceptor de la Calle Jorge Juan. Las aguas que esta conexión directa conduciría, serán parte de las generadas por la cuenca 2 ( al oeste de la vía del ferrocarril y norte del vial este-oeste) y el pequeño caudal de la cuenca 1.

El resto de la cuenca 2 y la cuenca 3, evacuan de forma natural hacia el sur, debiendo conducirse cruzando la carretera F-34 hacia el resto de cauce de Rambla del Hondón hasta el comienzo del canal cubierto del Paseo de Alfonso XIII, Para ser evacuados hacia el mar.

De acuerdo con los cálculos efectuados, considerando como coeficiente de escorrentía medio del sector 0,6 y una intensidad de lluvia de 90 l/m<sup>2</sup>, el caudal vertido sería de 12,65 m<sup>3</sup>/s, que se conducirían en el punto de vertido final con un colector de 1,80 m de diámetro. Como la relación de caudales del colector de 2,5m a instalar por la Administración y el de 1,80 m, ahora teóricamente necesario es de aproximadamente 1,95, el vertido de las nuevas aguas pluviales al colector de 2,50 reduciría a prácticamente la mitad el caudal de dicho tubo, por lo que se considera como solución más efectiva de cara a disponer de capacidad suficiente la conexión directa al Interceptor de la calle Jorge Juan.

Los colectores de esta cuenca discurrirán por el vial este-oeste salvando la vía de Ferrocarril mediante su instalación en el paso elevado a construir sobre la vía del ferrocarril, las vías de servicio integradas en el sector de la Vía de Penetración Norte incluyendo las que se construyan a lo largo del sector CC2.



Deberán recogerse en estos colectores las aguas procedentes de la Bda. José María Lapuerta que llegan a la zona suroeste del sector

Las aguas procedentes de la cuenca 3 y la zona sueste de la 2, se recogerán a lo largo de la ampliación de la carretera F-34 y Desvío de Torreciega así como mediante colectores colindantes a la vía de FFCC todos telescópicos, para cruzando unidos la F-34 descargar en el canal cubierto de la Rambla del Hondón en canal abierto trapezoidal de bases 4,25 y 1,75 y altura 1,25. Este canal deberá ejecutarse en tierras ya que el posterior desarrollo de otras zonas urbanizables puede condicionar su modificación, traslado o ampliación. El caudal resultante de los cálculos estimativos efectuados, es de 16,01 m<sup>3</sup>/s. De acuerdo a los antecedentes conocidos del canal cubierto la capacidad de desagüe de este es de 24 m<sup>3</sup>/s, que son suficientes para el caudal generado por el nuevo sector.



### 3.- NORMAS PARA LA REDACCIÓN DE LOS PLANES PARCIALES Y PLAN DE ETAPAS.

#### 3.1.- DETERMINACIONES DE CARÁCTER GENERAL.

##### 3.1.1.- DELIMITACION DE SECTORES.

Dentro del Área de actuación CC 1 se han delimitado dos Unidades Urbanísticas Integradas para el desarrollo de la misma, habiéndose incluido en cada una de ellas los Sectores y sistemas generales correspondientes, en la misma proporción que se establece para la totalidad del área en las normas del Plan General.

##### 3.1.2.- MAGNITUDES.

###### \* TOTAL DEL ÁREA CC 1

Superficie total Área CC 1	2.149.168 m <sup>2</sup>		100%
Superficie S.G. comunicaciones existente	59.071 m <sup>2</sup>		
Superficie neta del Área CC 1	2.090.087 m <sup>2</sup>	100%	
Superficie sistemas generales			
S.G. Espacios libres	900.000 m <sup>2</sup>		43,06%
41,87%			
S.G. Equipamientos públicos	154.813 m <sup>2</sup>	7,41%	7,20%
S.G. Comunicaciones (adscribir)	175.617 m <sup>2</sup>	8,40%	
Total	234729 m <sup>2</sup>		10,93%
Superficie a Sectorizar	859.667 m <sup>2</sup>		41,13%
40%			
* Aprovechamiento global de referencia del área			0,40 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
* Edificabilidad total (S. neta x 0,40)			836.046 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
* Índice de Edificabilidad neto sobre sectores			0,972 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>
* N <sup>o</sup> aproximado de viviendas			6.500 v.



UNIDAD URBANÍSTICA CC 1.1.- SECTOR 1 Y S.G.  
ADSCRITOS

- Superficie del Sector CC 1.1	430.736 m <sup>2</sup>	39,97 %	
- Sistema general de equipamientos	73.647 m <sup>2</sup>	7,20 %	
- Sistema general espacios libres	451.398 m <sup>2</sup>	41,87 %	
- Sistema general de comunicaciones	118.143 m <sup>2</sup>	10,96 %	
- Existentes	30.062 m <sup>2</sup>		
- Adscritos	88.081 m <sup>2</sup>		
- Superficie total Unidad Urb. CC 1.1			1.077.924 m <sup>2</sup> 100,0 %
- Superficie neta Unidad Urb. CC 1.1	1.047.862 m <sup>2</sup>		
Aprovechamiento global de referencia		0,4 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	
Edificabilidad total (S. neta x 0,4)	419.144,80 m <sup>2</sup>		
Índice de edificabilidad neto sobre sector	0,973 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>		
Nº aproximado e viviendas	3.300		

UNIDAD URBANÍSTICA CC 1.2.- SECTOR 2 Y S.G.  
ADSCRITOS

- Superficie del Sector CC 1.2	428.931 m <sup>2</sup>	40,05 %	
- Sistema general de equipamientos	77.166m <sup>2</sup>	7,20 %	
- Sistema general espacios libres	448.602 m <sup>2</sup>	41,87 %	
- Sistema general comunicaciones	116.545 m <sup>2</sup>	10,88 %	
- Existentes	29.009 m <sup>2</sup>		
- Adscritos	87.536 m <sup>2</sup>		
- Superficie total Unidad Urb. CC 1.2			1.071.244 m <sup>2</sup> 100,0 %
- Superficie neta Unidad Urb. CC 1.2	1.042.235 m <sup>2</sup>		
Aprovechamiento global de referencia		0,4 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>	
Edificabilidad total (S. neta x 0,4)	416.894,40 m <sup>2</sup>		
Índice de edificabilidad neto sobre sector	0,972 m <sup>2</sup> /m <sup>2</sup>		
Nº aproximado de viviendas	3.200		

En el plano 4.1, “Estructura General y Delimitación de Sectores” se refleja la delimitación de los dos sectores propuestos y los sistemas generales de espacios libres, equipamiento y viario adscritos a los mismos, dentro de cada uno de los Ámbitos o Unidades Urbanísticas en las que se ha dividido el Área CC 1



En los planes parciales correspondientes se llevará a cabo la ordenación pormenorizada y deberán reajustarse las superficies necesarias para garantizar el cumplimiento de las superficies previstas para los sistemas generales en cada una de las Unidades Urbanísticas, justificando el cumplimiento de estas superficies y ajustando el coeficiente de edificabilidad neto de los sectores. Igualmente se determinarán con precisión los terrenos públicos existentes dentro de cada Unidad Urbanística, cuya obtención no resulta necesaria.

### **3.1.3.- CONDICIONES DE ORDENACIÓN.**

#### **3.1.3.1.- UNIDAD URBANÍSTICA CC 1.1**

Deben establecerse vías de servicios paralelas al vial de sistema general sobre el que se plantea el Acceso Norte a la ciudad y en al carretera F 35, uniendo las intersecciones que se proponen en la misma. La situación de los viales de conexión entre la estructura general viaria propuesta y los sectores, que se contemplan en el plano de Estructura Viaria y Delimitación de Sectores, es orientativa y se podrá ajustar y concretar en el Plan Parcial, con una anchura de 10 o 20 m. según figura en los citados planos y por tanto, manteniendo su superficie, sin que esto suponga modificación de las condiciones que se establecen en el presente P.A.U. para los espacios libres.”

- Los espacios libres y equipamientos se situarán convenientemente según su función y no en espacios residuales, debiendo ser elementos separadores de los usos residenciales para dar permeabilidad a las edificaciones. Junto a la calle Pajarita y con el fin de compensar el déficit existente en el Bº de Peral, se reservará una superficie para equipamientos públicos colectivos, con una superficie aproximada de 20.000 m<sup>2</sup>, y de baja densidad edificatoria.

- La tipología de las edificaciones estará de acuerdo con la



categoría a la que se adscribe el sector, que es Residencial de alta densidad, lo que supone la edificación en altura con el número de plantas necesario para poder materializar la edificabilidad prevista.

- La sección del vial previsto de forma coincidente con el antiguo trazado del ferrocarril a Madrid, en el tramo que va desde “la pinada de las seiscientas” hasta el límite del Sector, seguirá el mismo criterio que se ha considerado en los Planes de los sectores BH 1 y LD 1, tendente a que este se convierta en la principal vía de relación urbana de la ciudad, con carácter preferentemente peatonal, a integrar en el Plan Especial que recoja el itinerario 9 previsto por la Dirección General de Infraestructuras de Turismo a realizar desde Cartagena a Totana. Se deberá resolver la continuidad de la vía peatonal y carril bici en le cruce con el acceso Norte.

### **3.1.3.2.- UNIDAD URBANÍSTICA CC 1.2**

- Deberá establecerse una vía de servicios paralela a la carretera F 35, uniendo cada una de las intersecciones que se proponen en la misma en forma de rotonda. Dado que el Sector que se plantea es discontinuo, será en el Plan Parcial donde se concreten los viales de conexión entre la estructura general viaria propuesta y dicho Sector; estos viales tendrán una anchura de 10 m., computarán como superficie de sector y el intervalo entre los mismos no será inferior a 100 m.

- Los espacios libres y equipamientos se situarán igualmente de forma conveniente según su función y no en espacios residuales, y deberán ser preferentemente elementos de transición entre edificaciones para dar permeabilidad a las mismas.

- La tipología de las edificaciones estará de acuerdo con la categoría a la que se adscribe el sector, que es mayoritariamente el Residencial de alta densidad, así como terciaria en la zona Este del Cabezo de Beaza, lo que supone la edificación en altura con el número de plantas necesario para poder materializar la





edificabilidad prevista.

El uso de los terrenos reservados como sistema general de equipamientos será preferentemente el educativo.

### **3.2.- RÉGIMEN GENERAL DE USOS.**

#### **UNIDAD URBANÍSTICA CC 1.1**

El uso característico será el **RESIDENCIAL** de alta densidad, para edificación colectiva en altura.

En las normas urbanísticas del plan parcial se definirán las condiciones específicas de dicho uso, así como el régimen de compatibilidades con otros usos.

#### **UNIDAD URBANÍSTICA CC 1.2**

El uso característico será mayoritariamente el **RESIDENCIAL** de alta densidad, para edificación colectiva en altura, y el **TERCIARIO** incluyendo la industria escaparate, en la zona Este de Cabezo de La Fraila.

En las normas urbanísticas del plan parcial se definirán igualmente las condiciones específicas de dicho uso, así como el régimen de compatibilidades con otros usos.

### **RÉGIMEN TRANSITORIO:**

En tanto no se apruebe el correspondiente planeamiento de desarrollo los propietarios del suelo incluidos dentro de los ámbitos delimitados deberán respetar las siguientes incompatibilidades:



En los terrenos incluidos dentro del Área CC 1, tanto dentro de los sectores que se delimitan como los sistemas generales, de espacios libres, equipamiento y viario, señalados expresamente en los planos de estructura territorial, no se permitirán obras o instalaciones, salvo la ejecución de sistemas generales o las de carácter provisional, en las condiciones previstas en el artículo 93 de la Ley del Suelo de la Región de Murcia, por un plazo de dos años, renovable solamente de forma justificada.

### **3.3.- CARACTERÍSTICAS DE LOS SISTEMAS GENERALES. INFRAESTRUCTURAS MÍNIMAS.**

#### **3.3.1.- SISTEMAS GENERALES TERRITOTIALES**

##### **\* SISTEMA VIARIO**

El ámbito de la actuación y en concreto el Sector CC 1.1, es cruzado de norte a sur por el Acceso Norte a Cartagena, que procedente de la autovía A 30 termina en la rotonda de Jorge Juan.- Esta vía se va a desarrollar dentro de la franja de 30 m. prevista para el mismo, con dos calzadas en cada uno de los sentidos y una mediana de 10 m en previsión de las futuras ampliaciones

##### **\* SISTEMA FERROVIARIO**

En el plano de Estructura General se contempla el trazado actual de la línea de ferrocarril de Cartagena a Madrid, dentro de una franja de 30 m. que se califica como Sistema Ferroviario, destinado a zona de servicio ferroviario, con posibilidad por tanto de albergar futuras ampliaciones de la plataforma por duplicación de la vía actual.

#### **3.3.2.- SISTEMAS GENERALES MUNICIPALES**

##### **- UNIDAD URBANÍSTICA CC 1.1**



Esta Unidad incluye dentro de la misma el nuevo vial de acceso a Cartagena por el Norte y la mitad del eje viario transversal, además de la Vereda de S. Félix y una parte del vial que se contempla sobre el antiguo trazado del ferrocarril, como vía de relación urbana, con lo que queda integrada totalmente en la estructura del territorio.

Con respecto a las infraestructuras, en el plano 4.2 se contemplan los puntos de conexión con las redes generales y en el apartado 1.2.7 se justifica la capacidad de las mismas.

#### - UNIDAD URBANÍSTICA CC 1.2

Dentro de esta Unidad se incluye la mitad del eje viario transversal u el vial que se contempla como prolongación de la vereda de S. Félix hasta el segundo de los viales de sistema general de la Actuación Industrial del Cabezo de Beaza, además de la ampliación de la F 35, paralelamente a la cual se debe realizar un vial de servicio, con lo que igualmente queda integrada totalmente en la estructura del territorio.

Con respecto a las infraestructuras, en el plano 4.2 se contemplan los puntos de conexión con las redes generales y en el apartado 1.2.7 se justifica la capacidad de las mismas.

### 3.4.- APROVECHAMIENTO MEDIO. (GLOBAL DE REFERENCIA)

Dado que las dos Unidades Urbanísticas delimitadas, (sectores mas sistemas generales), son similares, por su situación, tamaño, forma, topografía, proporción de sistemas generales adscritos, etc., y que los usos y tipologías resultan también equivalentes, el aprovechamiento medio, (o aprovechamiento global de referencia de cada una estas), es el mismo y coincidente por tanto con la **densidad**



**global de edificación** que establece el Plan General para el Área UNP CC 1, de **0,4 m<sup>2</sup>/m<sup>2</sup>**.

### **3.5.- SISTEMA DE ACTUACIÓN.-**

El sistema de actuación para los dos sectores delimitados será cualquiera de los previstos en la Ley 1/2001 del Suelo de la Región de Murcia como de **INICIATIVA PRIVADA**. Si al término de los plazos previstos en el Plan de Etapas los propietarios del terreno incluido dentro de las Unidades Urbanísticas (Sector mas sistemas adscritos) no hubiesen presentado el correspondiente Programa de Actuación (PA) para el desarrollo de las mismas, el Ayuntamiento sacará a concurso la ejecución de estas por el sistema de **CONCURRENCIA**, con independencia de que previamente, de resultar necesaria la obtención de terrenos para sistemas generales, se utilicen cualquiera de los sistemas previstos como de Iniciativa Pública.

### **3.6.- NORMAS DE PROTECCIÓN**

#### **3.6.1.- Conservación del Patrimonio Histórico-Arqueológico**

Dentro del ámbito del Área CC 1 de encuentra la Torre Ciega, monumento que cuenta con la categoría de B.I.C., cuyo entorno de protección de 500 m. afecta a la parte Sureste de dicha área. Igualmente, según la información facilitada por el Museo Arqueológico Municipal, se tiene conocimiento de la existencia de yacimientos arqueológicos, como es el caso del situado junto al camino del Cucaré, en la Finca Beriso, en la ladera Sur del Cabezo de la Fraila y en el entorno de la Torre Ciega.

En el plano de clasificación de suelo se señala el entorno de protección del B.I.C. del monumento de la Torre Ciega. Previamente a la aprobación inicial del Plan Parcial del Sector 2, deberán realizarse las prospecciones e intervenciones



arqueológicas necesarias, destinadas a precisar y delimitar, en su caso, los restos de la antigua necrópolis. Igualmente, antes de la aprobación del planeamiento de desarrollo, se deberán realizar prospecciones en aquellas zonas incluidas dentro de la delimitación de los Sectores, en las que se tenga conocimiento de la existencia de yacimientos arqueológicos, para determinar las condiciones de ordenación del ámbito, de acuerdo en todo momento con lo que establezca la Dirección General de Cultura.

### **3.6.2.- Vías Pecuarias**

Con respecto a la Colada del Cedacero, que discurre por el norte de la actuación, coincidente con un vial, tomando el nombre en este tramo de “Vereda de S. Félix”, y que gira hacia el Sur, discurriendo por el Oeste del Cabezo de la Marcelina, según se señala en el plano de Estructura General y Delimitación suelo, se deberá estar a lo dispuesto en la normativa vigente sobre vías pecuarias. Por Orden del Ministerio de Agricultura de 23 de octubre de 1959 se aprobó la clasificación de vías pecuarias y desafección de los terrenos que se consideraron como sobrantes de las mismas en el término municipal de Cartagena, como es el caso de la Colada de las Cuestas de Cedacero, cuya anchura legal es de 40 varas castellanas y que según la clasificación se contrae a la anchura efectiva de 20 varas, siendo el resto enajenable por lo que, previamente a la gestión del Sector a que corresponda, se deberá solicitar a la Dirección General de Medio Natural se proceda al deslinde y amojonamiento de los terrenos de dominio público, así como de los terrenos sobrantes enajenables, con el fin de incluirlos como tales, con carácter patrimonial, en el proyecto de Reparcelación.

## **3.7.- PLAN DE ETAPAS**

### **3.6.1.- ETAPAS PARA EL DESARROLLO DEL PROGRAMA**

Se establecen dos etapas para el desarrollo del Programa:

1ª ETAPA .- (4 años)

A contar desde la aprobación definitiva del presente P.A.U., al cabo de



la cual deberán estar terminadas las obras de urbanización.

El plazo para la presentación del Programa de Actuación (PA) por los del suelo propietarios será de UN AÑO, contado igualmente desde la fecha de aprobación del presente P.A.U.

#### 2ª ETAPA .- (4 años)

A contar desde el final de la 1ª Etapa, al cabo de la cual deberán estar terminadas las obras de urbanización.

El plazo para la presentación del Programa de Actuación (PA) por los del suelo propietarios será de CUATRO AÑOS, contado desde la fecha de aprobación del presente P.A.U.

Los planes parciales que desarrollen cada uno de los sectores delimitados deberán contar en sus respectivos Planes de Actuación con el programa y los plazos para la construcción de las viviendas e instalaciones previstas, cuyo plazo no será superior a los 20 años.

### 3.6.2.- RELACIÓN ENTRE SECTORES Y ETAPAS.

\* La Primera Etapa corresponde con la Unidad Urbanística CC 1.1, que incluye el Sector CC 1 y los sistemas generales adscritos al mismo.

\* La Segunda Etapa corresponde con la Unidad Urbanística CC 1.2, que incluye el Sector CC 2 y los sistemas generales adscritos al mismo.

## 4.- PLANOS DE PROYECTO

- |   |                |
|---|----------------|
| 4.1.- ESTRUCTURA GENERAL Y<br>DELIMITACION DE LOS SECTORES            | ESCALA 1/4.000 |
| 4.2.- TRAZADO DE REDES FUNDAMENTALES<br>Y CONEXIONES CON EL EXTERIOR. |                |
| 4.2.1.- Abastecimiento de agua  | ESCALA 1/5.000 |
| 4.2.2.- Vertido de fecales  | ESCALA 1/5.000 |
| 4.2.3.- Vertido de pluviales  | ESCALA 1/5.000 |
| 4.2.3b.- Trazado canal de desagüe                                     | ESCALA 1/5.000 |



- |       |  |                |
|-------|--|----------------|
| 4.3.- | SECTOR Y SISTEMAS GENERALES<br>ADSCRITOS | ESCALA 1/4.000 |
| 4.4.- | ESQUEMA DE ORDENACIÓN<br>(NO VINCULANTE) | ESCALA 1/4.000 |



## 5.- ESTUDIO ECONOMICO-FINANCIERO.-

### 5.1.- INTRODUCCIÓN

Se realiza en el presente apartado, la evaluación de la inversión que es necesaria para llevar a cabo la Actuación, así como la justificación de su viabilidad.

En la evaluación económica se incluyen, en primer lugar, las obras correspondientes a las conexiones con la estructura general del territorio, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 74 del R.P., así como los costes estimados para la implantación de los servicios urbanísticos y demás obras de urbanización, para dotar a las parcelas de la condición de solar edificable, con el fin de justificar la viabilidad económica de la actuación.

Igualmente se valoran las edificaciones e instalaciones existentes que resultan disconformes con los sistemas.

Como justificación del costo de las obras de urbanización e implantación de los servicios, se acompaña a continuación la estimación del valor de las partidas a ejecutar, en cada uno de los casos.





**5.2.- VALORACION****SECTOR 1****URBANIZACIÓN DE SISTEMAS GENERALES Y CONEXIONES  
CON LAS INFRAESTRUCTURAS TERRITORIALES**

	importe	suma parcial	ejecución material
<b>PLUVIALES</b>			
colectores	559541		
pozos	25515		
movimientos de tierras	163897		
sumideros	73440	822393	
<b>FECALES</b>			
colectores	35519		
pozos	13255		
movimientos de tierras	48925	97699	
<b>SUMINISTRO DE AGUA</b>			
arteria común			
movimientos de tierras	9295		
tuberías, piezas especiales	179398		
arteria del sector			
movimientos de tierras	14960		
tuberías, piezas especiales	194000	397653	
<b>VIARIO</b>			
<u>Vía de servicio Penetración Este</u>			
movimiento de tierras y pavimentos	120561		
Alumbrado	37800		
<u>vial Sur</u>			
movimiento de tierras y pavimentos	305999		
Alumbrado	25230		
<u>Vereda de San Félix</u>			
movimiento de tierras y pavimentos	414523		
Alumbrado	41900		
<u>vial lindante a Bda José María Lapuerta</u>			
movimiento de tierras y pavimentos	172872		
Alumbrado	22000		



<u>Eje viario transversal del sector</u>			
movimiento de tierras y pavimentos	464690		
un puente de 40m y 40 m de ancho	1000000		
Alumbrado	72000		
Rotonda	125664		
Fuente en rotonda	150000	2953239	
<b>TELECOMUNICACIONES</b>			
	<b>35000</b>	<b>35000</b>	
<b>SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES</b>			
	<b>3662880</b>	<b>3662880</b>	
	7968863		
<b>ELECTRIFICACION DE SISTEMA GENERAL</b>			
Acometida desde sub estación y redes generales, así como electrificación de los viarios de S.G.- (35% de todo lo anterior)	<b>2789102</b>	<b>2789102</b>	
			<b>10757965</b>
<b>SISTEMAS LOCALES</b>			
Aparcamientos en vía de penetración Este	<b>92513</b>		
Aparcamientos en vial de transversal	<b>32093</b>		
vial central local	<b>211232</b>		
alumbrado	<b>22000</b>		
Viales interiores definidos (10 m)	<b>476058</b>		
puente sobre vía de FFCC	<b>500000</b>		
aparcamientos interiores	<b>198640</b>		
alumbrado de viales interiores	<b>59400</b>		
Accesos a parcelas	<b>202219</b>		
acometidas a parcelas	<b>59400</b>		
Aceras perimetrales de parcelas	<b>460704</b>		
Redes interiores de abastecimiento	<b>601920</b>		
Redes interiores de alcantarillado fecal	<b>111600</b>		
Redes interiores de alcantarillado pluvial	<b>144900</b>		
Redes interiores de telecomunicaciones	<b>124000</b>		
Redes interiores de electrificación	<b>989003</b>	<b>4285681</b>	<b>4285681</b>
<b>TOTALES SECTOR 1 Y S.G.</b>			<b>15043646</b>



**SECTOR 2****URBANIZACIÓN DE SISTEMAS GENERALES Y CONEXIONES  
CON LAS INFRAESTRUCTURAS TERRITORIALES****PLUVIALES**

colectores	428916	
pozos	29745	
movimientos de tierras	163169	
sumideros	63360	685190

**FECALES**

colectores	53570	
pozos	22680	
movimientos de tierras	82298	158548

**SUMINISTRO DE AGUA**

arteria común		
movimientos de tierras	9295	
tuberías, piezas especiales	179398	
arteria del sector		
movimientos de tierras	14960	
tuberías, piezas especiales	194000	397653

**VIARIO****vial Norte**

movimiento de tierras y pavimentos	137930	
Alumbrado	19800	

**Vereda de San Félix a F-35**

movimiento de tierras y pavimentos	175802	
Rotonda	195602	
Alumbrado	20000	

**Eje viario transversal del sector**

movimiento de tierras y pavimentos	351658	
un puente de 40m y 40 m de ancho	1000000	
Alumbrado	54000	

**Carretera F-34 y Desvío de Torreciega**

movimiento de tierras y pavimentos	1021292	
------------------------------------	---------	--



alumbrado	88000		
Rotonda	82958	3064084	
<b>TELECOMUNICACIONES</b>			
	<b>23000</b>	<b>23000</b>	
<b>SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES</b>			
	<b>3622736</b>	<b>3622736</b>	
<b>ELECTRIFICACION DE SISTEMA GENERALES</b>			
Acometida desde sub estación y redes generales, así como electrificación de los viarios de S.G.- (35% de todo lo anterior	<b>2811959</b>	<b>2811959</b>	
			<b>10763170</b>
<b>SISTEMAS LOCALES</b>			
Aparcamientos en vía de servicio F 35	<b>102500</b>		
Aparcamientos en vial de transversal vial central local	<b>32093</b>		
alumbrado	<b>211232</b>		
Viales interiores definidos (10 m)	<b>22000</b>		
punto sobre vía de FFCC	<b>476058</b>		
aparcamientos interiores	<b>500000</b>		
alumbrado de viales interiores	<b>198640</b>		
Accesos a parcelas	<b>59400</b>		
acometidas a parcelas	<b>202219</b>		
Aceras perimetrales de parcelas	<b>59400</b>		
Redes interiores de abastecimiento	<b>460704</b>		
Redes interiores de alcantarillado fecal	<b>601920</b>		
Redes interiores de alcantarillado pluvial	<b>111600</b>		
Redes interiores de telecomunicaciones	<b>144900</b>		
redes interiores de electrificación	<b>124000</b>		
	<b>989003</b>	<b>4285681€</b>	<b>4285681</b>
<b>TOTALES SECTOR 2 Y S.G.</b>			<b>15048850 €</b>
Total ejecución material Sector 1		15.043.646 €	
Beneficio industrial y G.G.		3.008.729 €	
TOTAL		18.052.375 €	
Total ejecución material Sector 1		15.048.850 €	
Beneficio industrial y G.G.		3.009.770 €	
TOTAL		18.058.620 €	



**INDEMNIZACIONES****SECTOR 1**

Viviendas a suprimir por disconformidad con los sistemas	456.300 €
Instalaciones	485.500 €
Cultivos	95.200 €
Suma	<b>1.037.000 €</b>

**SECTOR 2**

Viviendas a suprimir por disconformidad con los sistemas	356.300 €
Instalaciones	585.500 €
Cultivos	85.200 €
Suma	<b>1.025.000 €</b>

**RESUMEN.**

Urbanización Sector 1	18.052.375 €
Indemnizaciones Sector	1.037.000 €
Suma	19.089.375 €
Urbanización Sector 2	18.058.620 €
Indemnizaciones Sector 2	1.025.000. €
Suma	19.083.620 €
<b>TOTAL</b>	<b>51.243.871 €</b>



**5.3.- JUSTIFICACION DE LA VIABILIDAD DE LA ACTUACIÓN**

Se realiza a continuación el estudio de la viabilidad de la ejecución del Área CC 1, en función de los gastos, e ingresos estimados y del tiempo previsto para su desarrollo.

Dado que las características de las dos unidades urbanísticas delimitadas son muy similares, el estudio se realiza de forma conjunta para ambas unidades

-De acuerdo con el Plan de Etapas, el plazo para la ejecución de las obras de urbanización es de ocho años y el plazo estimado para la construcción de las viviendas e instalaciones de 20 años. Partiendo de esta hipótesis y de los ingresos y gastos estimados se han calculado los flujos de caja medios anuales y sobre la base de los mismos la rentabilidad de la actuación.

**COSTES**

* Valor inicial de los terrenos	
2.149.168 m <sup>2</sup> . x 50 €/m <sup>2</sup> .....	107.458.400 €.
* Importe obras urbanización .....	51.243.871 €
* Importe edificación	
Viviendas 781.367 x 450 .....	351.615.150 €
Terciario 78.300 x 300 .....	23.490.000 €
* Proyectos y gestión .....	650.000 €
*Beneficio mínimo del promotor 19,5% / 1.063.938,750 .....	319.680.562 €
(Tasa libre de riesgo + prima de riesgo x 1,5)	
* Financiación	
Inversión anual.- 21.329.133.€	
Flujo de caja medio anual 15.500.000	
15.500.000 € x 6,5 %, durante 20 años .....	20.150.000 €
* Gastos de administración y comercialización .....	50 730.000 €
	-----
<b>TOTAL COSTES</b>	<b>925.017.983 €.</b>



**VENTAS**

* Superficie edificable uso residencial	781.367 m <sup>2</sup>
* Superficie edificable uso terciario	78.300 m <sup>2</sup>
* Valor unitario venta viviendas	1.250 €/m <sup>2</sup>
* Valor unitario venta terciario:	1.100€/m <sup>2</sup>
Ingresos viviendas 781.367 m <sup>2</sup> x 1.250 €	976.708.750 €
Ingresos terciario 79.300 m <sup>2</sup> x 1.100 €	87.230.000 €
<b>TOTAL</b>	<b>1.063.938.750 €</b>

Según lo expuesto anteriormente, la viabilidad de la actuación está justificada, de acuerdo con las hipótesis planteadas.

**5.4.- CARÁCTER PÚBLICO O PRIVADO DE LAS INVERSIONES.**

Todos los gastos de urbanización e indemnizaciones serán de cuenta de los propietarios del sector, incluso las obras de conexión de la estructura general orgánica del territorio, según se detalla en el Estudio Económico, así como el desvío de las conducciones de impulsión de fecales o de las líneas eléctricas. Se excluyen de lo anterior únicamente las obras de acondicionamiento de la calzada de la carretera F 35 y la ejecución de las dos rotondas que tiene previsto realizar en breve la Dirección General de Carreteras de la Comunidad Autónoma, así como la ejecución de las cuatro calzadas de la Penetración Este a Cartagena (Acceso Norte), aunque no la ejecución de los viales de servicio de las mismas, que serán por cuenta de los propietarios del sector, de acuerdo con lo previsto en el Estudio Económico.



## CONCLUSIÓN.-

Con la presente memoria, normas y planos que la acompañan, se da por finalizada la redacción del Texto Refundido del Programa de Actuación Urbanística del Área de suelo urbanizable no programado CC 1, que recoge las condiciones del acuerdo Plenario de 29 de marzo de 2004, de aprobación provisional, los informes sectoriales emitidos al respecto, subsanación de las deficiencias del Dictamen de la Comisión de Coordinación de Política Territorial de 4 de noviembre de 2004 y las condiciones de la Resolución de aprobación definitiva de 28 de abril de 2005.

Cartagena, octubre 2005

LA ARQUITECTA MUNICIPAL

Fdo.- Mónica Lavía Martínez





**A N E X O**

(a los planos nº 2.3, 1,2 y 3)

**ESTADO ACTUAL DE LAS EDIFICACIONES  
EXISTENTES EN EL AREA CC 1**

**FOTOGRAFIAS**

