

Cartagena y su Campo: historia y proyecto

Doctorando

Celia Martínez Hidalgo

Directores

José Luis Gómez Ordóñez y Rafael Reinoso Bellido

Programa de Doctorado

Urbanismo, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente

Institución

Departamento de Urbanística y Ordenación del territorio, Universidad de Granada

Editor: Universidad de Granada. Tesis Doctorales

Autora: Celia Martínez Hidalgo

ISBN: 978-84-9125-719-6

URI: <http://hdl.handle.net/10481/43430>

El doctorando CELIA MARTÍNEZ HIDALGO y los directores de la tesis JOSÉ LUIS GÓMEZ ORDÓÑEZ y RAFAEL REINOSO BELLIDO garantizamos, al firmar esta tesis doctoral, que el trabajo ha sido realizado por el doctorando bajo la dirección de los directores de la tesis y hasta donde nuestro conocimiento alcanza, en la realización del trabajo, se han respetado los derechos de otros autores a ser citados, cuando se han utilizado sus resultados o publicaciones.

Granada, 04 de NOVIEMBRE de 2015

Director/es de la Tesis

Fdo.: José Luis Gómez Ordóñez



Fdo.: Rafael Reinoso Bellido



Doctorando

Celia Martínez Hidalgo



Agradecimientos

A todos mis compañeros, familiares y amigos por su ayuda, comprensión, paciencia y afecto que tan generosamente me han regalado a lo largo de este trabajo. Maida, Ana, Leonor, Celia, Mache, Diego, Emma, Dani, Blanca, David, Rubén, Paco, Luis, Emilio, Marja, Fernando, Silverio, Ramiro, Miguel y Sara gracias, sin vosotros no hubiese sido posible.

A J. Vintro, al personal del Archivo Municipal de Cartagena, al del Provincial de Murcia y a los bibliotecarios del Politécnico de la Universidad de Granada por su atención e implicación en el proceso de documentación.

Resaltar especialmente la ardua labor de mis directores, su confianza, apoyo, dedicación y estímulo permanente. Gracias por aceptar dirigir este trabajo y hacerlo no sólo con inteligencia sino con pasión y compromiso.

José Luis gracias por las conversaciones desinteresadas, por tu tiempo, por ser mi maestro y mi amigo.

A mi madre, a mi padre y a Ramiro por todo.

Parte de la investigación presentada en esta tesis doctoral ha sido financiada por el Programa de Formación de Profesorado Universitario del Ministerio de Educación, 2010-2014.

* Parte de la investigación presentada en esta tesis doctoral ha sido financiada por el Programa de Formación de Profesorado Universitario del Ministerio de Educación, 2010-2014.

A José Luis

Cartagena y su Campo: historia y proyecto

Doctorando

Celia Martínez Hidalgo

Directores

José Luis Gómez Ordóñez y Rafael Reinoso Bellido

Programa de Doctorado

Urbanismo, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente

Institución

Dpto. de Urbanística y Ordenación del territorio, Universidad de Granada

Índice

Introducción.....	1
--------------------------	----------

B.1

1. Las escalas del lugar.....	5
--------------------------------------	----------

1.1. Cartagena y su Campo: un espacio mediterráneo.....	7
---	---

1.2. El sudeste ibérico: un paisaje árido.....	19
--	----

1.3. Cartagena y su Campo, ámbito de ensayo.

Epítome de planes y proyectos urbanos y territoriales.....	33
--	----

2. Metodología.....	55
----------------------------	-----------

2.1. Hipótesis.....	57
---------------------	----

2.2. El proceso de descubrimiento de los ápices.....	58
--	----

2.3. La construcción de las cartografías tácticas.....	70
--	----

2.4. Retos metodológicos y procesos <i>ad-hoc</i> , el territorio de estudio define la metodología.....	76
--	----

3. Objetivos.....	81
--------------------------	-----------

3.1. La preparación del territorio para los futuros posibles.....	81
---	----

3.2. Las cartografías como soporte de acciones urbano-territoriales.....	83
--	----

B.2

4. Cartagena y su Campo.....	85
4.1. Cartagena una ciudad-puerto.....	87
4.1.a. Una ciudad del Estado: la construcción de una Plaza Fuerte española en el Mediterráneo.....	93
4.1.b. La ciudad burguesa-industrial. Contexto económico y episodios importantes del urbanismo civil a partir de 1900.....	143
4.1.c. Síntesis. El nuevo marco espacial de la ciudad burguesa.....	158
Anexo 4.1.....	163
4.2. La extensión de la cruceta fundacional y del Centro.....	193
4.2.a. El inicio de la Cartagena Moderna. El eje Serreta - Caridad - Gisbert: una nueva apertura al mar.....	197
4.2.b. Un proyecto central en la formación moderna de Cartagena. La estación ferroviaria como rótula entre barrios (1896, 1900-1906, 2006).....	213
4.2.c. Las Puertas de San José, las dos estaciones ferroviarias y la de autobuses: un vestíbulo que necesita ser repensado.....	251
4.2.d. Algunas consideraciones finales sobre la localización de la estación ferroviaria	259
4.3. Una lectura de la estructura espacial de Cartagena:.....	267
4.3.a. Los 5 montes + el Castillo de los Moros y las hondonadas	275
4.3.b. El saneamiento.....	291
4.3.c. El proyecto de Ensanche frente a la ciudad fragmentada.....	307
4.3.d. Las diputaciones y los barrios: un mosaico de identidades y morfologías.....	327
Anexo 4.3.	335
4.4. Las calles mayores del siglo XX. Suturas transversales en la periferia.....	349
4.4.a. La Gran Vía de Cartagena. Alfonso XIII	351
4.4.b. Una calle para el siglo XXI. El arco de los barrios	371
Anexo 4.4.	417

4.5. Transformaciones recientes: entre la recuperación histórica y el consumo turístico.....	427
4.5.a. <i>La remodelación de los espacios portuarios (rousificación) y de la fachada ma- rítima (la mediterraneidad deseada)</i>	429
4.5.b. <i>El plano arqueológico y monumental como soporte de la red de espacios públicos, culturales y universitarios: el esponjamiento del centro</i>	459
4.5.c. <i>Cadáveres exquisitos: la necesaria renovación y transformación de los enclaves turísticos</i>	465
<i>Anexo 4.5</i>	485

B.3

5. Conclusiones y Aportaciones	493
---	------------

Cartografías tácticas · Separata

6. Bibliografía.....	511
-----------------------------	------------

7. Índice de figuras.....	539
----------------------------------	------------

Introducción

El trabajo de tesis *Cartagena y su Campo: historia y proyecto*, desarrolla un estudio monográfico de esta ciudad y del territorio circundante, desde un enfoque urbanístico-arquitectónico. Esta mirada sobre las formas de lo urbano y sus procesos, conjuga la preocupación por una interpretación de la historia urbana que ha construido el territorio que habitamos y la necesaria formulación de las preguntas para proyectar su futuro. El trabajo sobre este enclave del sudeste peninsular permite indagar en la idea de la ciudad y el territorio como una cristalización de las civilizaciones que los poblaron. Se reconocen las huellas físicas, intelectuales y sociales que los procesos económicos, políticos y el ámbito geográfico han definido, como soporte y reactivo para oportunidades futuras.

La segunda parte del título nos habla de su anclaje simultáneo en dos marcos de estudio, la historia y el proyecto urbano, íntimamente ligados entre sí. Se trata de narrar una (de las posibles) historia urbana de Cartagena, desde la arquitectura, es decir, desde su materialidad física modelada por la acción de proyectar.

En muchos aspectos, -siguiendo la clasificación establecida por Ángel Martín¹-, se sitúa entre aquellas aportaciones sobre lo urbano relacionadas con la forma, prestando atención a lo morfológico y al soporte estructural, social, cultural o económico, desde una visión evolutiva. Participa de una idea de la ciudad como producto y proyecto de la historia cultural, así como de cierto determinismo geográfico en la explicación de la creación de estas formas.

El trabajo no presenta una organización cronológica ni un marco temporal delimitado, los episodios relatados (ápices) se organizan según una narración fragmentaria y sintética de la ciudad-puerto de Cartagena y su Campo construidos durante veinticinco siglos.

¹ Dicha clasificación puede consultarse en el prólogo del libro *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*, donde el profesor Ángel Martín realiza una selección y clasificación de temas urbanos y autores.

A partir de aquí, la tesis inquiriere en la comprensión del espacio y sus relaciones, desde el trabajo conjunto sobre los documentos gráficos, la planimetría, y las aportaciones de otras disciplinas como la geografía, los estudios culturales, la economía, la antropología, la sociología o la historia. Para ello se han seleccionado algunos lugares y momentos de inflexión, planes o proyectos de transformación del contexto urbano y territorial, a lo largo del tiempo y a diferentes escalas.

El estudio se estructura en dos bloques:

- el primero, dedicado a una amplia contextualización del caso de estudio en las grandes escalas, las globales, la mediterránea, la comarcal, es decir, las escalas de la geografía; seguida de una introducción de los acontecimientos históricos, decisiones técnicas y procesos socio-culturales que han definido el espacio cartagenero, a modo de epítome de los episodios urbanos y territoriales que el segundo bloque abordará. Una vez presentado y contextualizado el objeto de estudio se procede a la discusión del marco teórico, definiendo la metodología, para cuya explicación se ha elegido un lenguaje gráfico, en consonancia con la herramienta esencial de la tesis, las fuentes y escalas del trabajo, así como estableciendo un diálogo con las disciplinas que trabajan sobre lo urbano a lo largo de los dos últimos siglos, a partir de la selección de autores y narraciones transversales a las áreas del conocimiento.

- el segundo agrupa una serie de capítulos que prestan atención a las estructuras urbano-territoriales, a las acciones, las relaciones y la lógica situacional, construidas por la superposición de formas (edificación e infraestructuras) derivadas de los intereses, anhelos, creencias, etc. de cada sociedad a lo largo del tiempo. Esta historia urbana de Cartagena, realizada en clave proyectiva, es una visión interpretativa condensada y discontinua, fragmentada si se quiere, donde algunos aspectos y lugares del ámbito de estudio, se han situado en el centro de la discusión y otros han sido relegados a secundarios o periféricos. Los capítulos se construyen

desde la narración de las sensibilidades espaciales locales según cinco grandes apartados: 1. Cartagena, una ciudad-puerto del Estado, 2. La extensión de la cruceta fundacional y del centro histórico, 3. Una lectura de la estructura espacial de Cartagena, 4. La ciudad de la segunda mitad del siglo XX.: dos vías arteriales, 5. Transformaciones recientes: entre la recuperación histórica y el consumo turístico.

El primer capítulo centra la atención en la construcción de Cartagena por los gobernantes como enclave militar y comercial debido a su estratégica posición y condiciones geográficas. En él encontramos importantes episodios de construcción de la ciudad; el Arsenal, los muelles y dársenas portuarias, las infraestructuras ferroviarias e hidráulicas, vinculadas a su condición de puerta mediterránea del territorio y al carácter colonialista de su industrialización, ligados a las decisiones de la política y la economía de gran escala.

El segundo presenta una discusión clásica de la urbanística, sobre la construcción de las ciudades desde el XIX debido al incremento de población y a la aparición de nuevas clases sociales. Los límites físicos y de la fundación romana, las murallas de la Plaza Fuerte, se derriban por el proyecto de Ensanche, extendiendo la ciudad y construyendo nuevos barrios.

El tercero y el cuarto profundizan en la forma general de la ciudad, el territorio cercano y las relaciones entre los distintos fragmentos urbanos que la configuran. El tercero, de carácter más descriptivo, recorre la singular topografía del enclave cartagenero de cerros y hondonadas, el saneamiento de las zonas bajas como necesidad y empuje de la urbanización de la ciudad moderna, impulsada desde el proyecto de Ensanche pero construida desde el mosaico de identidades y morfologías de los barrios y las diputaciones; mientras el cuarto, ahonda en la estructura de la ciudad, centrando la discusión en las relaciones centro-periferia y en los trazados viarios.

El pasado más cercano y el presente, aparecen en el quinto para reflexio-

nar sobre el periodo de mayor urbanización de la historia de Cartagena y su Campo, que junto a la carga del territorio por la actividad turística, articulan la narrativa entre la *rousificación* de los enclaves portuarios, los procesos de reforma interior de la ciudad histórica, la remodelación y renovación de los enclaves turísticos obsoletos.

La constelación de lugares, la red de espacios cotidianos, la consistencia de la agrupación y el valor estético de la repetición, transitan los cinco capítulos, aportando al tema central de cada uno de ellos, el conjunto de piezas que construyen el paisaje donde habitamos y los espacios donde desarrollamos la vida diaria. Los rasgos culturales y las identidades locales fundamentan la discusión.

En resumen, esta serie de lecturas y construcciones cartográficas pretenden aportar una visión actual desde el urbanismo de la ciudad y el Campo de Cartagena

En cuanto a su estructura formal, el trabajo se organiza según tres tipos de documentos: 1- el cuerpo de texto principal, 2- una serie de textos, imágenes, mapas y gráficos de diversa índole que lo acompañan, las iluminaciones², 3- la documentación gráfica original generada por la tesis, que contiene desde sencillos esquemas a complejas cartografías.

² El título refiere a las *Iluminaciones* de Walter Benjamín que “buscan mostrar el trabajo poético de la imagen, la unión de elementos en apariencia distantes, el encuentro de los cuales produce una revelación y un impulso de reconversión del tiempo histórico”. (<http://walterbenjaminportbou.cat/es/content/glossari>)

B.1

1. Las escalas del lugar
2. Metodología
3. Objetivos

B.1

1. Las escalas del lugar
2. Metodología
3. Objetivos

1.1. Cartagena y su Campo: un espacio mediterráneo

La historia no es otra cosa que una constante interrogación a los tiempos pasados en nombre de los problemas y curiosidades – e incluso las inquietudes y las angustias- del presente que nos rodea y nos asedia. Más que ningún otro universo humano, el Mediterráneo constituye la prueba de ello, no deja de contarse a sí mismo; de revivirse a sí mismo. Sin duda alguna por placer, pero también por necesidad. Haber sido es una condición para ser.

Pero, ¿qué es el Mediterráneo? Mil cosas a la vez. No un paisaje, sino innumerables paisajes. No un mar, sino una sucesión de mares. No una civilización, sino civilizaciones amontonadas unas sobre otras

Braudel, 1987: 172

La contextualización de la mirada local sobre el Campo de Cartagena dentro del conjunto del Mediterráneo, tiene como fin la atrayente tarea de descubrir cuáles son y de dónde proceden los nexos de unión y las diferencias de este territorio con otros del contexto general. Ésto ha ayudado a comprender los procesos y las formas de lo urbano y lo territorial (las estructuras urbanas y los espacios cívicos, la dispersión de los asentamientos rurales y las parcelaciones agrarias, las infraestructuras, los modelos turísticos, el patrimonio natural y cultural,...) en su ajuste concreto.

El tema de la evolución³, la transformación, el paso del tiempo, pero quizás más concretamente, el de los procesos de creación, adaptación, yuxtaposición y sustitución del paisaje, es especialmente relevante en este ámbito. Manteniendo la base geográfica, las distintas sociedades han modelado su entorno según los factores sociales, económicos y culturales de cada periodo concreto. "El paisaje es así el resultado de la combinación de aspectos naturales, culturales, históricos, funcionales y visuales (...) Esta relación puede ser de orden afectivo, identitario, estético, simbólico, espiritual o económico e implica la atribución a los paisajes, por los individuos o las sociedades de valores, de reconocimiento social a diferentes escalas (local, regional, nacional o internacional)"⁴.

Las siguientes líneas, -que en ningún momento pretenden ser un resumen de la historia del Mediterráneo o una "nueva" aportación sobre lo que están sólo recogen algunas reflexiones prestadas de reconocidos "mediterraneistas", que han resultado claves a la hora de seleccionar tanto los lugares como los temas expuestos en el bloque segundo de la tesis.

El Mediterráneo aglutina en sus orillas una diversidad y riqueza cultural de fuertes caracteres y rasgos locales que, por otra parte, comparten una herencia cultural y geográfica común. En *The corrupting sea, a Study of Mediterranean History*, Peregrine Horden y Nicholas Purcell, enfatizan dentro de la historia del Mediterráneo, la idea de que las poblaciones son en sí mismas buena parte de la historia de las interacciones llevadas a ca-

3 "La ciudad es un acontecimiento, por eso cambia permanentemente; hay que seguir los procesos mutantes, las adaptaciones al Zeitgeist, el espíritu del tiempo, que convierten la vivencia de unos pocos en la experiencia de toda una comunidad; individuos y sociedad. Las «estructuras latentes» rigen los actos de sus protagonistas, basta con saberlas ver en cada una de las decisiones que se adoptan y comprender lo que significan, basta con un poco de habilidad para advertir que las ciudades del Mediterráneo en ningún caso pueden definirse en términos estáticos. [...] Creo que las ciudades del Mediterráneo deberán pensarse como un acontecimiento histórico, es decir, un continuo en el que el pasado y el presente se modifiquen mediante la perspectiva abierta por el futuro". (Ruiz-Domènec, J.E., 2014)

4 *Carta del Paisaje Mediterráneo*, Sevilla (1993)

bo en el mar. Su tesis se basa en la diversidad de la unidad. Hacen hincapié en la relación que une cada una de las variadísimas localidades del Mediterráneo y las conexiones que ponen en contacto cada una de ellas con el resto. "Por paradójico que parezca, el rasgo geográfico fundamental del Mediterráneo es, por consiguiente, la enorme complejidad de la región"⁵ (Abulafia, 2003).

Sin duda es este un elemento definitorio para entender la historia política del Mediterráneo. Las alineaciones y enfrentamientos entre imperios y naciones por su control económico y cultural lo han convertido en un campo de batalla de mayor o menor centralidad en función de su papel dentro de la historia del mundo.

Sin embargo esta gran escala no es suficiente para explicar por si sola los numerosos tratados, alianzas o guerras entre los pueblos mediterráneos. Las luchas de las ciudades entre sí, del campo con las ciudades por el dominio de las fértiles llanuras aluviales, de la población contra un cacique local, etc. han impregnado, y aun impregnan hoy, de fidelidades locales los grandes acuerdos internacionales⁶.

Los factores geográficos definen la sociedad y el paisaje. El Mediterráneo es un mar rodeado de montañas por todas partes en el que las cadenas montañosas se sumergen formando cabos y ensenadas.

En dichas ensenadas surgen las ciudades. Prácticamente la totalidad de los autores consultados inciden en la importancia de la invención me-

5 Junto a otros autores, como Carpentier y Lebrun, señala las limitaciones de hacer una historia del Mediterráneo con todo el alcance geográfico y cultural, inclinándose hacia una historia en el Mediterráneo construida desde estudios regionales específicos.

6 "En España, el seguimiento del que gozaron los carlistas durante el siglo XIX debía mucho a la lealtad de los localistas, sobre todo de Navarra y las zonas altas de Cataluña. En la segunda guerra carlista (1868-1876), surgió también un levantamiento republicano y anticontralista en Cartagena entre los años 1873-1874. Con anterioridad, la rebelión corsa frente al gobierno de Génova había tomado en 1730 la forma de lucha entre el campo y las ciudades por el dominio de las fértiles llanuras aluviales". (Abulafia, 2003: 277).

diterránea de la ciudadanía; las ciudades mediterráneas son nodos comerciales, culturales, puntos estratégicos, el lugar de las sociabilidades mediterráneas. Braudel perfila la afirmación al hablar de ciudades-estado⁷ como “aquellas que extendían sus dominios más allá de las murallas e inventaron el capitalismo”. Cartagena, puerto comercial y militar, comparte o compartió, identidad, historia y redes de interés con otras ciudades portuarias (Marsella, Toulon, Génova, Nápoles, Argel, Orán, Barcelona, Melilla, Málaga, Mahón, etc.) y un tipo de relaciones de dependencia con su territorio circundante.

El espacio mediterráneo está devorado por las montañas. Ahí están, llegando a la orilla, abusivas, apiñadas unas contra otras, esqueleto y telón de fondo inevitable de los paisajes. Dificultan la circulación, torturan las carreteras, limitan el espacio reservado a las alegres campiñas, a las ciudades, al trigo, a la vid, incluso al olivo, pues la altitud, tarde o temprano, puede con la actividad de los hombres. [...]El Mediterráneo de las llanuras, a falta de sitio, se reduce en general a escasas bandas, a unos puñados de tierra cultivada. Más allá, comienzan los senderos escarpados, duros con el paso de los hombres y de los animales. Es más, el llano, sobre todo cuando alcanza dimensiones importantes, será a menudo el territorio de las aguas sin control. Habrá que arrebatarlo a la marisma hostil.

Braudel, 1998: 15

Los pueblos mediterráneos son clanes (Braudel, 1987). Alveolos independientes enlazados mediante rutas comerciales, unidos o separados por imperios, religiones, monarquías,... Pueblos urbanos, con su mayor expresión

⁷ “La polis griega es la ciudad-estado que abarca lo político, religioso, económico, es una escuela y una moral, una forma de vida”. (Giner, 1987 : 203)

en las ciudades, éstas aparecen como marcas en el territorio, introducen la pauta de la distancia, señalan las posiciones estratégicas, delimitan áreas de influencia y seguridad, etc., pero principalmente, en ellas se condensan los intercambios, se interceptan los caminos, se genera la vida en común y la cultura.

Esta primacía del Mediterráneo, -no olvidemos que “en él se desarrollaron los imperios marítimos o talasocracias, que marcaron la historia económica del planeta, y dieron forma a las instituciones comerciales con las que aún contamos” (Abulafia, 2003: 57)-, comenzó su declive con el descubrimiento de América que trasladó hacia el Atlántico el centro de poder y las rutas comerciales. Durante los siglos XVIII y XIX como señala Jeremy Black en su artículo "El Mediterráneo, campo de batalla de las potencias europeas: 1700-1900", luchas de poder entre el oriente y el occidente del mar interior, debido al debilitamiento del Imperio Otomano, dejaron paso a un periodo marcado por la primacía de los “Nuevos Imperios”. Fueron momentos de expansión colonialista, donde se impusieron reglas financieras y socio-políticas, de la orilla norte -y centroeuropa- a la orilla sur. El convulso siglo XX, tras las Guerras Mundiales, el fin de las colonias y protectorados, las guerras civiles y los gobiernos fascistas, la división del mundo en el bloque capitalista y comunista, la creación de la OTAN o de la Unión Europea, -por citar algunos acontecimientos relevantes -, dibujó un nuevo mapa mundial donde el Mediterráneo había perdido protagonismo. La incorporación de los países mediterráneos a la Unión Europea, Portugal, España, Grecia, Chipre, Eslovenia, Malta, Croacia y las posibles de Turquía, Serbia y Montenegro a finales del XX y principios del XXI, unido a la conquista de libertades, derechos e impulso al desarrollo que reclamaba la orilla sur y que culminó en la Primavera Árabe, hacían soñar

con un Mediterráneo fuerte⁸. Sueño, parece que ingenuo, tras el sonrojante desmembramiento e insolidaridad mostrado entre los países de la Unión Europea hacia los países árabes.

La crisis financiera ha revelado con claridad, la fortaleza financiera-industrial de la Mitteleuropa frente a los países del sur. La industrialización a orillas del Mediterráneo se ha producido, en la mayoría de casos, tarde y con escaso grado de desarrollo en relación al centro y norte de Europa. Sin embargo, en el mismo artículo Black señala que la creencia generalizada de que este es un rasgo de retraso, puede ser errónea. Su débil industrialización refleja, en algunas regiones, una economía más flexible y enraizada en el contexto local. Cuando en el siglo XIX se produjo la industrialización del norte de Europa, debido al incremento de la demanda de productos por una sociedad cada vez más acaudalada y numerosa, y la competencia entre las ciudades-puerto se veía influenciada por los adelantos técnicos, el barco de vapor y el ferrocarril, buena parte de las actividades productivas de su territorio siguieron siendo de subsistencia y ligadas a una economía local. "Esto tuvo una gran influencia en la psicología colectiva de la población, que tenía en la realidad circundante -y no en la realidad más distante del Estado- su fuente de identidad, interés y lealtad." (Abulafia, 2003: 277).

La carencia de un sistema industrial altamente desarrollado y tecnificado ha tenido repercusiones positivas y negativas. Por un lado, ha favorecido la conservación de un ambiente saludable, de un patrimonio cultural (tangible e intangible) y de un sistema territorial menos vinculado a los lugares de producción, perpetuando pueblos y ciudades medias sustentados en economías primarias o de servicios. Pero por otro, en estos países

8 En el artículo *Pasión y compromiso con el Mediterráneo*, Miguel Ángel Moratinos, conmemorando los 25 años del Instituto Europeo del Mediterráneo (IEMed) cita a su director Baltasar Porcel compartiendo una optimista visión sobre el Mediterráneo: reverdecen la actualidad mediterránea como concepto de naturaleza «constituida por la pluralidad» y no como «desván de tenebrosos problemas». Y sobre todo, como vector de civilización, espacio emergente y ámbito de creatividad político, social, económico y cultural, con «portentosa capacidad de futuro».

la especulación ha sido y es actor principal en la dinámica del desarrollo urbano, la renta urbana del suelo tiene un peso bastante mayor que en los otros, haciendo que en la estructura económica, las concepciones especulativas y parasitarias prevalezcan con más fuerza que en otros lugares sobre concepciones emprendedoras (Campos Venuti, 1981). La urbanización ocupa el lugar de la industria en el impulso del desarrollo económico (Gómez-Ordoñez, 1977).

Esta urbanización, que en la primera fase respondió a las necesidades locales de expansión del medio urbano, en su segundo estadio fue y está siendo impulsada por políticas gubernamentales y un mercado inmobiliario y crediticio, que encontró en la re-creación del mito mediterráneo un estímulo de las economías locales. “De hecho, el turismo de masas supuso, junto con la construcción de nuevos hoteles e infraestructuras, una forma significativa de recuperación económica para Italia, España y Grecia”. (Abulafia, 2003: 305-308)

Por tanto, y para finalizar este apartado, se señala la trascendencia que han tenido sobre el plano real las imágenes y narraciones que el arte, el imaginario colectivo y el poder han ido depositando sobre este espacio. No ha habido fascismo, independentismo, o cualquier otro -ismo,- incluidas las vanguardias artísticas- que no haya sondeado en el pasado del Mediterráneo en busca de claves y razones para la validación y afirmación de sus intereses e ideales.

El turismo cultural iniciado con los viajes de los jóvenes cultos y adinerados de los grises países septentrionales, convirtió al Mediterráneo en un mar rodeado de tierras llenas de museos que documentaban la expansión de la cultura clásica, ya en su forma antigua, ya en la adoptada en el Renacimiento. La belleza de las ciudades, su patrimonio artístico, su cultura

se ve convertida en recurso económico⁹. Es lo que Abulafia denomina los «visitantes del cálido sur», donde engloba desde los primeros desarrollos vacacionales del sur de Francia e Italia a finales del XIX (Niza, Menton, Rímini, Montecarlo,...) de carácter suave y elitista, a la actual democratización y globalización del viaje de vacaciones de las clases medias. El autor señala cómo los viajeros ilustrados fueron sustituidos por turistas que estimulaban en gran medida la economía local.

El carácter aparentemente periférico de los párrafos precedentes en relación al tema central del trabajo, cambia al focalizarse en la concreción física de los elementos urbanos que hoy forman el paisaje de Cartagena y su Campo. Así encontramos, por ejemplo, cómo las relaciones puerto-ciudad - calles y muelles- necesitan explicarse desde los ejes de la fundación romana, la arquitectura militar -murallas, penales, baterías, etc.- como un patrimonio artístico heredado de la política internacional de los Austrias, el tejido parcelario de la tecnificada y moderna agricultura desde la pertenencia al mercado común, las huellas de la minería que jalonan los cerros y el carácter del comercio que aviva la vida de los espacios centrales de la ciudad, no pueden entenderse sin las referencias a las redes empresariales transnacionales, o las torres de apartamentos, marinas y resort folkloristas neo-mediterráneos que construyen los frentes litorales, sin las líneas *low cost*, el clima y la mitificación de la mediterraneidad.

Fig.1.1.1. El Mediterráneo, un anillo de ciudades

Fuente: Elaboración propia

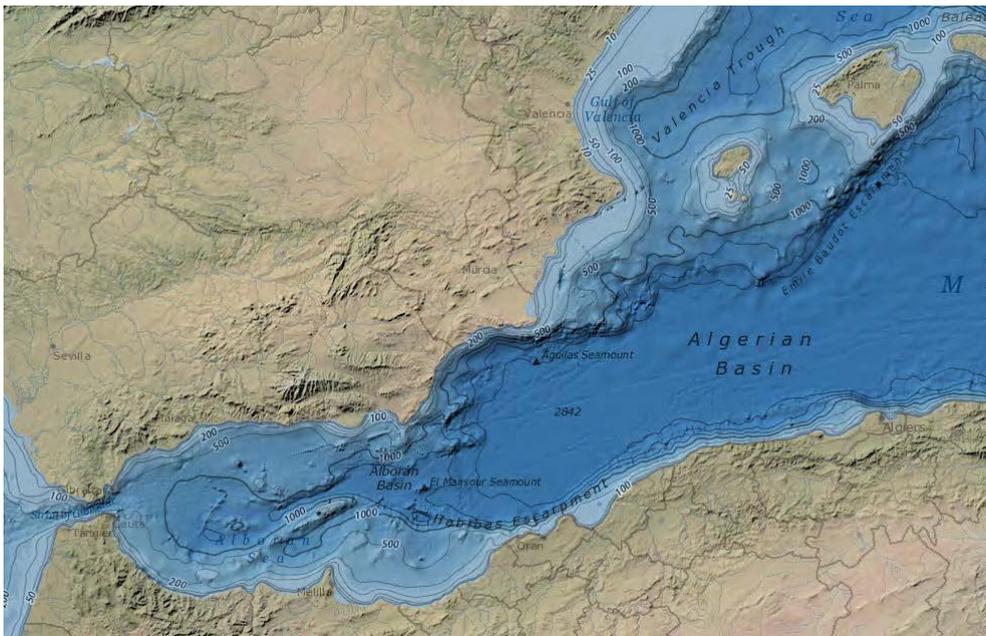
Fig.1.1.2. El Mediterráneo, un mar rodeado de montañas

Fuente: Elaboración propia

Fig.1.1.3. El Mediterráneo, una sucesión de mares. El Mar de Alborán

Fuente: Elaboración propia

⁹ "El porvenir de las ciudades del Mediterráneo dependerá en gran medida de elegir como motor de su desarrollo el capital intelectual en lugar del intercambio de mercancías o la explotación turística." (Ruiz-Domènec, J.E., 2011: 211)



SUDESTE

*Mar azul.
 Cálida piedra.
 Polvo de soles,
 de lunas...,
 de niñas
 bajo la tierra.*

*Luz y polvo.
 Los caminos
 dan al aire
 sus semillas,
 amarillas
 cual la tarde.*

*En el polvo
 van las flores,
 los rumbos de los senderos
 y los cantos
 con que olvidan los obreros.*

*Polvo de trenes y carros.
 De autobuses y galeras.
 Polvo que a los cielos tiende
 en corpulentas hogueras.*

*Sudeste.
 Pueblos lejanos...,
 griegos, fenicios, romanos,
 árabes y bizantinos.
 Edades sobre los montes.
 Robusta luz.
 Polvo fino.*

*En el polvo están las rosas,
 las rosas que el viento quiebra.
 Polvo de soles,
 de lunas...,
 de niñas bajo la tierra.*

DISTANCIA

*Fondo azul de Carrascoy
 sobre el campo levantino.
 Tan lejos, contigo estoy
 al pie de un
 blanco molino.*

*Campo de viña e higuera,
 de algarrobo y olivar;
 campo de almendro y palmera
 siempre con viento del mar.*

*Huerto: serena bahía
 que das rosas en Enero.
 Reciente luz. ¡Alegría
 del campo cartagenero!*

*¡Quién os viese, cielo llano,
 palmera, balsa, mujer!
 ¡Quién tangiera con la mano
 la tierra que le dio el ser!*

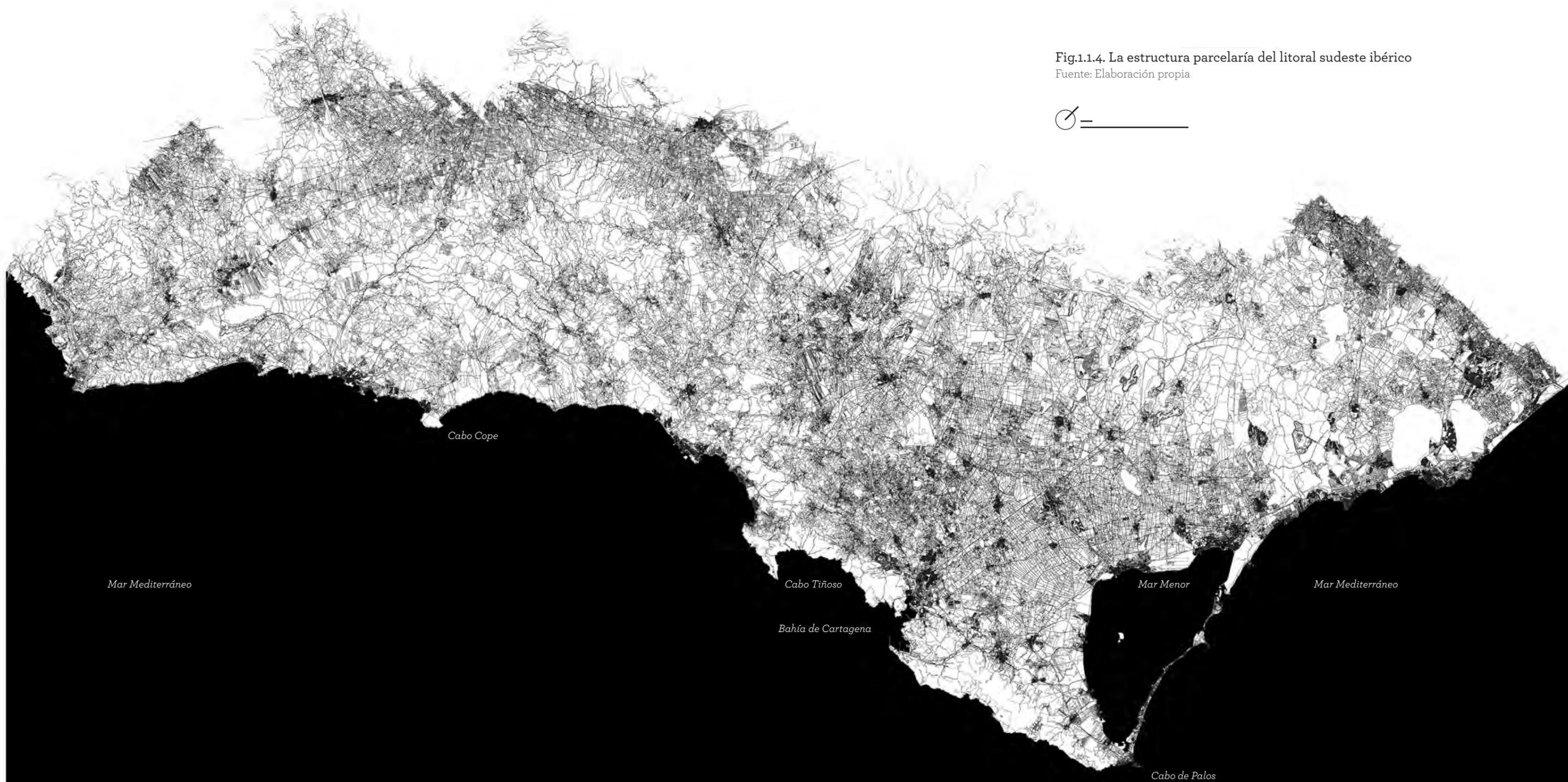
*Tierra: madre de la vida,
 tierra encarnada y mollar,
 tierra clara y encendida
 que ahora quisiera mirar.*

Antonio Oliver Belmás, 1934-1935*

* Poemas de Antonio Oliver Belmás, 1934-1935. Poesía completa. Murcia, Editora Regional, 1991. Disponible en: http://www.patronatocondeoliver.es/publicas/autores/a_oliver/seleccion_poemas/poemas/sudeste/_N5k10jPJ766uSpJOI4mgVw y http://www.patronatocondeoliver.es/publicas/autores/a_oliver/seleccion_poemas/poemas/distancia/_qJqOyvLVTOnFQkD2Jve-hw

Fig.1.1.4. La estructura parcelaria del litoral sudeste ibérico

Fuente: Elaboración propia



1.2. El sudeste ibérico: un paisaje árido

Dentro del marco general de la tesis, la ciudad y el territorio del mediterráneo occidental, encontramos un estadio o intermedio, el marco regional o comarcal del sudeste¹⁰ ibérico. En el trabajo, se ha optado por este término, al considerarlo el más apropiado para referirse a la porción de territorio comprendida entre el mar y “las cadenas sub-béticas, que en Andalucía se pueden comparar a los Prealpes franceses que preceden a las altas montañas, continúan hacia el Nordeste, en el Levante de Murcia y en el de Alicante, para tocar el Mediterráneo en los soberbios promontorios de los cabos de la Nao y San Antonio; luego se sumergen en dirección a las Baleares” (Sermet, 1956 :59) . Éste abarca parte de las actuales provincias de Almería, Murcia y Alicante, coincidiendo con la franja de litoral que va desde Adra hasta Alicante.

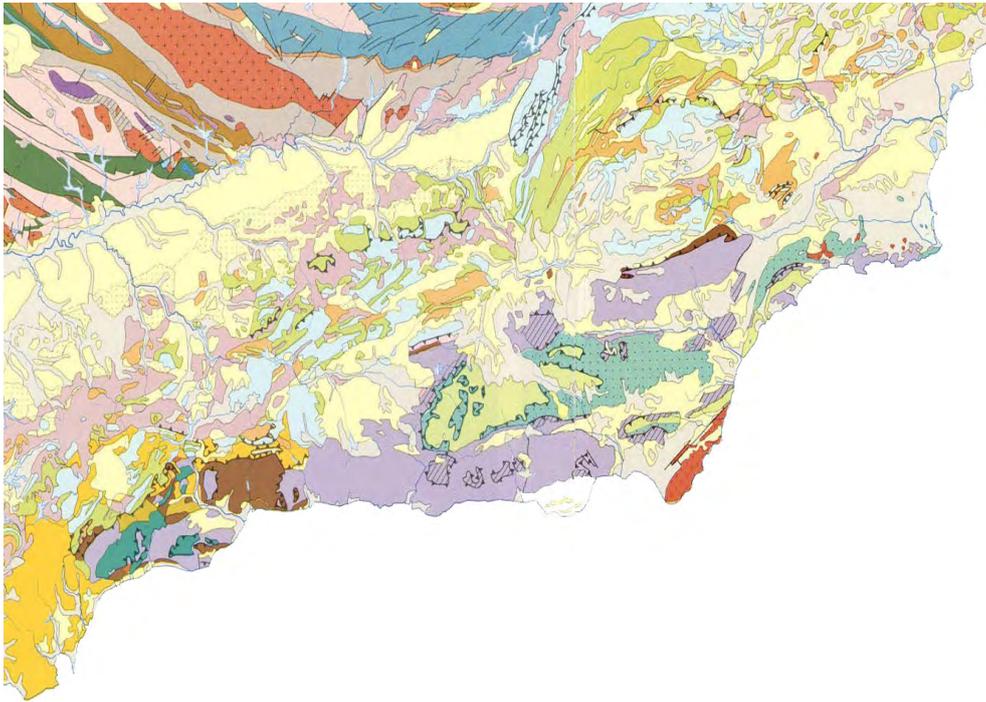
Uno de los principales elementos que dotan de unidad a esta región es el clima, cálido y de escasas precipitaciones. El contraste entre el seco y el regadío, el desierto frente al oasis, impulsó y frenó un desarrollo del territorio basado en la gestión y la cultura del agua.

Otro es la orografía; el sub-bético comparte una geología de carácter volcánico y de alta riqueza mineral sobre la que las antiguas civilizaciones y las sociedades modernas levantaron imperios mineros y metalúrgicos.

¹⁰ Existen diversas denominaciones para este área y diversos ámbitos referidos bajo el mismo nombre, encontramos términos como el de sureste (donde se engloba Almería, Murcia, Alicante e incluso Albacete), la región levantina (referido a Murcia y Comunidad Valenciana usado por Dantín Cereceda), el levante murciano o los montes y llanuras litorales utilizado por Sermet, el sudeste climático nombrado como región de Alicante-Adra por Lautensach, etc. En cualquier caso, la confusión de términos deriva de una visión territorial orientada hacia las divisiones políticas, culturales, lingüísticas, botánicas, eclesiástica, geológicas, etc. Los estudios del profesor Calvo García -Tornel *División comarcal de la Provincia de Murcia: el problema y el marco provincial de 1968* o “Sureste español, vigencia de los rasgos definitorios de una región geográfica” de 2012, nos muestran un análisis exhaustivo de la división comarcal dentro de la provincia de Murcia y sobre la definición de la “región natural” del sudeste respectivamente.

Fig. 1.2.1. La geología común

Fuente: Instituto geológico y minero de España. Disponible en : <http://info.igme.es/>



A resaltar, la atracción por el Mediterráneo, su carácter periférico respecto al interior peninsular y su apertura hacia las influencias y el intercambio entre los pueblos ribereños. Lazos y relaciones aún latentes desde la construcción de una talasocracia al modo de Cartago. Un aire cosmopolita que le impregna el hecho de formar parte de unas de las principales rutas comerciales del mundo. África y Oriente¹¹ aparecen reflejados en el paisaje, las costumbres, la política, la vegetación, la música o la arquitectura.

11 "Pero el sub-bético aísla a Murcia de las influencias propias de Castilla. Y Murcia mira a Oriente para asegurar mejor su personalidad. [...] En el año 348, Cartago consiguió que Roma le reconociera el predominio de las aguas hispánicas. En 223, Asdrúbal funda, en un puerto natural de la costa, la Nueva Cartago, Cartagena [...]. Cerca de Cartagena estaban los «Pozos de Aníbal». De ellos se sacaban trescientas libras de plata por día [...]. Este imperio minero de Cartagena es el que ha orientado definitivamente a Murcia hacia el este. Fue, con Cartago, el puerto más importante del Mediterráneo oriental. Aníbal le dotó de una carretera, el camino de Aníbal, que permitía evacuar el mineral hasta los pirineos. Fue la Vía Hercúlea que Polibio vio aun no terminada, pero que Augusto transformó en Vía Augusta" (Sermet, 1956 : 63)

Dentro de este sudeste geográfico, la política y las finanzas definían el Reino de Murcia. El profesor García-Tornel utiliza las siguientes palabras para explicar la formación del reino de Murcia iniciada en el s. XIII, por Alfonso X, y consolidado por los Reyes Católicos en el s.XV, tras la reconquista:

Marca mediterránea de Castilla interpuesta entre el reino musulmán de Granada y el cristiano de Valencia, donde viene a frustrar una política catalana mediterránea de camino periférico y actividad marítima. Por ello surge la dificultad de encuadre en el Levante o Sur peninsular. Durante muchos años fue <<un lejano, apartado y algo olvidado adelantamiento de Castilla>>.

Calvo García-Tornel, 1968: 10

La definición de sus fronteras, tiene por tanto, una raíz geopolítica de control del territorio. Lo que confiere un alto grado de artificiosidad a los límites administrativos sobre las comarcas naturales y los géneros de vida. A pesar de este desajuste, la unión entre Andalucía y Levante, consolidada en la división provincial de Javier de Burgos de 1833, es uno de los rasgos del pueblo murciano. Demarcación uniprovincial, pero con comarcas claramente diferenciadas, - la Huerta del Segura, mora y agrícola; el Altiplano, castellano y vinícola; la costa meridional minera, industrial y abrupta; y la oriental, levantina, pesquera, turística y dunar, etc. -¹², son unificadas bajo el carácter de lugar de intercambio, de confluencia de rutas y flujos, de posición estratégica entre el interior (peninsular y/o europeo) y el Mediterráneo.

12 “Tan original es el sello castellano, que se nota en la tierra en el momento de pasar del verdadero Levante, el de lengua catalana, a la región murciana; no se encuentra en realidad en el límite provincial, sino en el interior de la provincia de Alicante, al norte del Segura y de su huerta (que es prolongación de la Murcia), exactamente entre los pueblos de la Granja de Rocamora y de Albaterra”. (Sermet, 1956: 63)

Tabla 1.2.1. Cuadro de la estructura comarcal según autores entre 1956-1961.

SERMET (1956)	JIMÉNEZ DE GREGORIO (1956)	TORRES-HOYOS (1957)	III C.E.S. (1961)	INSTRUCCIÓN M ^o GOBERNACIÓN (1965)	I.O.A.T.S (1966)	VILA (1967)	DEPARTAMENTO DE GEOGRAFÍA
Montes y llanos del litoral	Campo de Murcia y Cartagena Arco costero del sur Costa de Cartagena La Ribera	Zona del mar	Campo de Cartagena Región costera meridional	Campo de Cartagena Región costera meridional	Campo de Cartagena Campo de Mazarrón Región Penibética	(Núcleos salineros) Campo de Cartagena Costa meridional	Campo de Cartagena (Campo de Lorca)
Huerta de Murcia	Cuenca baja del Segura murciano	Murcia y la Huerta	Valle del Segura	Vega Media del Segura	Vegas	Huerta de Murcia	Vega Media del Segura
El pasillo murciano	Campo de Lorca	Entre Andalucía y el mar	Depresión prelitoral Valle del Guadalentín	Valle del Guadalentín	Vegas	Valle de Ricote	Bajo Guadalentín
Sierras y valles del interior	Cuenca media del Segura	Vega del Segura Tierras altas del NW	Valle del Segura Cuencas periféricas del Segura (Región Occidental)	Vega Alta del Segura Valle del río Mula Cuenca periférica del Segura	Región central (discontinua) (Región occidental)	Cuenca de Cieza Cuencas de Mula y Fortuna	Vega Alta del Segura y Cuenca de Mula
Idem	Tierras altas del Nordeste	Tierras altas del Vino	Región Septentrional	Región Septentrional	Región Septentrional	Viñedo de Jumilla y Yecla	Altiplano de Yecla y Jumilla
Idem	Tierras altas del Nordeste	Tierras altas del Nordeste	Región Occidental	Región Occidental	Región Occidental	Cuenca de Caravaca	Sierras y cuencas occidentales

La personalidad mixta del carácter murciano puede apreciarse en ciertos elementos de la vida cotidiana. Rasgos lingüísticos, tradiciones culinarias, maneras de entender la esfera pública y la privada, artes de pesca, juegos, corrientes arquitectónicas o musicales, etc. aparecen teñidos de rasgos castellanos, sureños o levantinos.

Dentro del territorio murciano el relieve marca diferencias que no salva la unidad climática, porque la orografía impone diversidad y el agua del Segura transforma el paisaje y modifica las formas de vida, lo que ocasiona una marcha desigual. Tan sólo la depresión prelitoral que con dirección noreste-suroeste atraviesa la provincia de Murcia, desde la de Alicante a la de Granada, ofrece cierta uniformidad, pero sobre todo facilidad de paso.

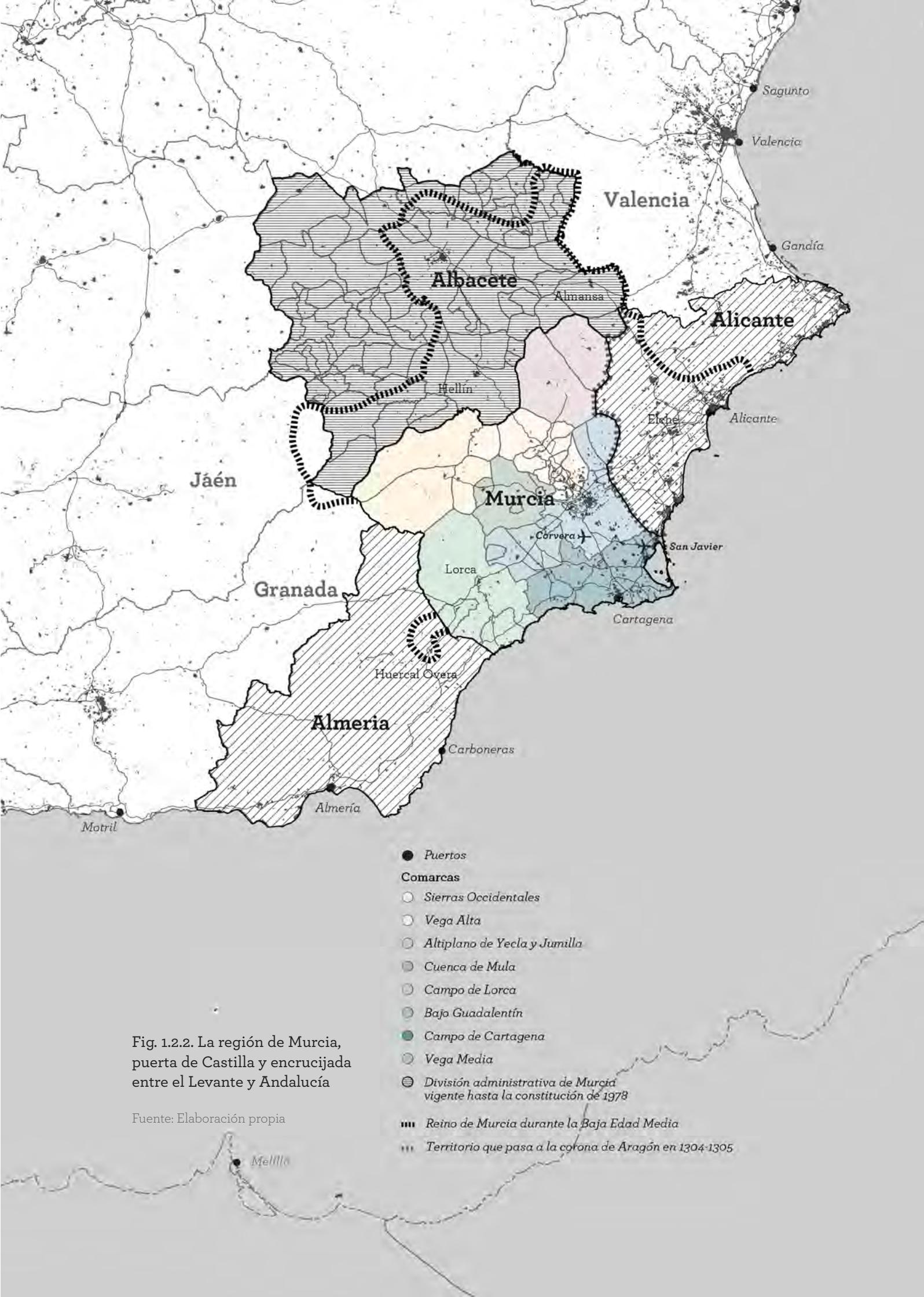


Fig. 1.2.2. La región de Murcia, puerta de Castilla y encrucijada entre el Levante y Andalucía

Fuente: Elaboración propia

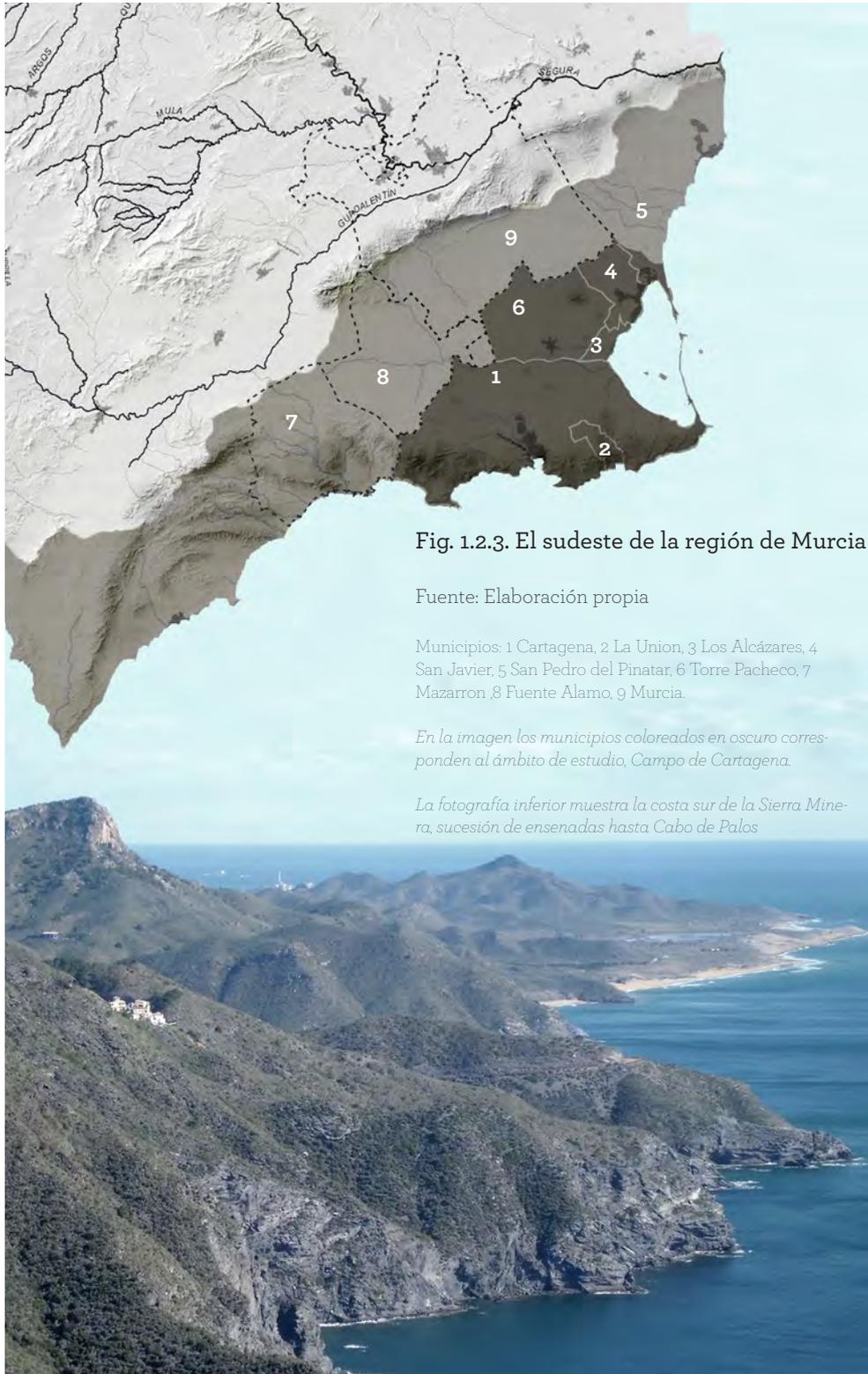


Fig. 1.2.3. El sudeste de la región de Murcia

Fuente: Elaboración propia

Municipios: 1 Cartagena, 2 La Union, 3 Los Alcázares, 4 San Javier, 5 San Pedro del Pinatar, 6 Torre Pacheco, 7 Mazarrón, 8 Fuente Álamo, 9 Murcia.

En la imagen los municipios coloreados en oscuro corresponden al ámbito de estudio, Campo de Cartagena.

La fotografía inferior muestra la costa sur de la Sierra Minera, sucesión de ensenadas hasta Cabo de Palos

El presente trabajo fija el foco sobre la sub-comarca del Campo de Cartagena¹³, de las comarcas murcianas, la más mediterránea y levantina. Sus 170 Km de costa quebrados por la inflexión geográfica del Cabo de Palos (que marca el paso de la costa Sur a la del Este peninsular) y, sobre todo, el carácter portuario de la ciudad, la adjetivan. Por su puerto salió la riqueza mineral del sub-bético y el laboreo de su sierra atrajo a mineros del sur, almerienses y jienenses, que reforzaron el seseo¹⁴ del habla y aportaron la tradición flamenca¹⁵, hoy presente en el Festival del Cante de las Minas de La Unión. Su puerto creó ligazones comerciales con catalanes, marseleses y genoveses y topónimos, guisos o tradiciones como la mona de pascua, el caldero, o los nombres de los números de la lotería, son compartidos con Cataluña o con Valencia y Nápoles respectivamente. La exuberancia de la arquitectura modernista cartagenera, destila referencias catalanas y valencianas sobre las que se volcaron las formas y ornamentos orientalistas procedentes de Andalucía. Individualismo, anarquismo, gatopardismo..., son términos repetidos una y otra vez en los estudios referentes a la idiosincrasia de la política local, marcada por el periodo cantonalista,

13 “Exceptuando Lorca y Águilas, se incluye en esta comarca del campo de Cartagena (reconocido como tal por Alfonso X) todos los municipios costeros de la provincia, además de Fuente Álamo, que históricamente ha oscilado entre Murcia, Cartagena y Lorca. En esta superficie (casi 1.500 Km²) pueden distinguirse dos áreas económicas: Una, litoral, compleja, con actividades industriales, mineras, pesqueras y posibilidades turísticas. Otra, interior, de economía agrícola de secano. Dentro de esta última y desbordando por el N de los límites citados, se llama el Campo de Cartagena, estrictamente dicho, denominación usada desde tiempos de la reconquista. Es un plano inclinado desde la vertiente S de la Sierra de Carrascoy hasta la de Cartagena y el Mar Menor”. (García-Tornel, 1968 : 42)

14 En lo referente a las relaciones lingüísticas se citan dos artículos: el de Alfonso Grandal López “Sobre el origen del seseo cartagenero” y de Jordi Colomina i Castanyer “ El dialecto murciano como resultado del contacto lingüístico medieval castellano-catalán”.

15 “Las minas guardaban siglos de silencio hasta que, ante la pérdida de las colonias americanas, el gobierno de Fernando VII legisló: a todo el que encuentre metales en la sierra, le damos sierra, tierra y metal. Llevados por este estímulo, los caminos del sureste español se llenaron de trajín de labores mineras que se abrían y cerraban para instalarse en la siguiente como si de una carrera de relevos se tratara. La antorcha la cogió Sierra Gádor, en la Alpujarra almeriense, en 1820. La pasó a Sierra Almagrera, donde en 1839 se había descubierto el filón Jaroso. Y, hacia 1850, el movimiento siguió hacia Jaén y hacia la Sierra Minera del Levante de Cartagena. Resultando que la gran mayoría de los habitantes del triángulo minero eran de origen almeriense, conocidos como los tarantos y los tempranos. Ellos hicieron a Cartagena y La Unión cantaoras y troveras.” (García Gómez, G., 2011: 43)

y relacionados con la revolución corsa. Dentro de las referencias culturales sobresalen las aportaciones de Carmen Conde y Antonio Oliver, cuya obra literaria se contextualiza en relación a la Generación del 27, Guillén, Alberti, Hernández, Lorca... De nuevo se transita entre el Levante y el Sur, de nuevo el puerto la dota de una centralidad y un cosmopolitismo por encima del peso específico de su población.

Gabriel Miró, en sus *Estampas* escribe sobre el faro de Cabo de Palos:

Peñas de herrumbre, con cicatrices de pechinas; matas duras, afiladas de dedos que dan un zumo de sabor a petróleo; cantizal y arena. En lo hondo, aduares de pescadores, con las sendas negras de las redes tendidas; sogas enrolladas; nasas viejas sirviendo de jaulas a las crías de una gallina chueca. Campos de higueras; tierras rojas segadas; montes mineros, llagados por el escorial de la galena; montes de un perfil árido y exacto. En la lejanía, las montañas azules de los paisajes frescos. Cuando llegué a la arena, comenzó a salir de la espalda del roquedal la escombra de un torreón que criaba rodales de ortigas negras. Las piedras se agrietaban en el cielo de poniente como rescoldos enormes.

¿Están los ahogados allí dentro?

No estaban. Allí dentro se recogen en noviembre los hatos de cabras que vienen a comerse el rastrojo y los pámpanos secos de las higueras y de la viña. Traen mastines, que sentirían el hedor y escarbarían buscando los cadáveres. Unos marineros enterraron un delfín podrido, y lo sacó un perro de ganado y murieron muchas reses. En otoño, al atardecer, el trueno de las olas se mezcla con tonadas de pastor y cencerros de cabrones. Ladrán los mastines, espantados de las gaviotas y de los pardales de noche.

*Fue torre de moros y albergue de piratas, y ahora es
majada, cueva de alijos y rancho de gitanos.*

Miró, 1961 :188

*En efecto, a principios de siglo vivían en Cartagena
unas 1.500 personas y hacia 1550 se habían alcanzado
los 5.000 habitantes, la mayoría de ellos forasteros o
hijos de forasteros. Pues bien, si sumamos los extranje-
ros, los catalanoparlantes y los andaluces que se esta-
blecieron en la ciudad, tenemos más de un 60% del
total de los forasteros, lo que supone un contingente
más que suficiente para imponer la tendencia a sesear
que compartían casi todos. También la composición
de este grupo de inmigrantes (muchos más norteafrí-
canos, italianos, franceses, portugueses y andaluces
que catalanoparlantes), explica el posible predominio
final de las variantes predorsales sobre la apical en la
pronunciación de la s.*

Grandal López, 1999: 274

Los pueblos mediterráneos son, según Unamuno, “los pueblos estéticos,
los del gesto y eso que llaman la gallardía, los de parada y plaza pública,
los de zarzuela”

*Y al salir en el río de la gente
bajo el cielo a que lavan lagoteras
brisas del mar latino,
sentí en mi pecho
la voz grave del mar de mi Vizcaya,
la que brizó mi cuna,
voz que decía:
iseréis siempre unos niños, levantinos!,
ios ahoga la estética!*

De «L'aplec de la protesta», «Poesías» de Unamuno, M., en Gonzalez, N, 1988

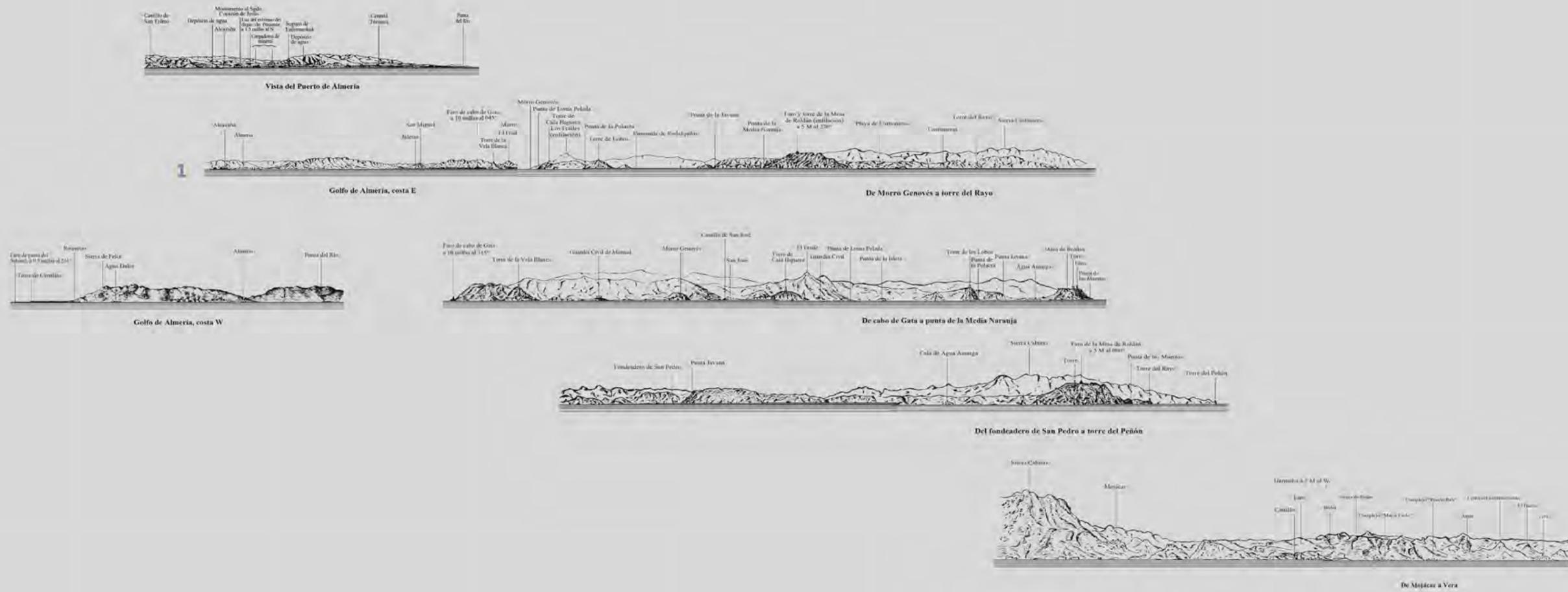


Fig. 1.2.4. El litoral del sudeste, ensenadas, puertos, ciudades, cabos, torres y faros.

Fuente: Elaboración propia, a partir de :

1 Selección de perfiles de la costa del libro *Derrotero de las costas del Mediterráneo que comprende costas N y S del Estrecho de Gibraltar Y la costa oriental de España, desde Punta Europa hasta la frontera con Francia, N°3*, Tomo I. Instituto Hidrográfico de la Marina, Cádiz, Ministerio de Defensa, Cádiz, 1998.

2 Vista de la bahía de Cartagena extraída del plano "Cartagena : Spain south coast " Autores: V. Tofiño and W.H. Smyth ,1839 RM.4832 Editor digital: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya, 2011-03-02, Disponible en: <http://cartotecadigital.icc.cat>

3 Vista de la entrada del Puerto de Levante estando dados fondo en frente de la Escombrera. Autor: J.J. Navarro, 1732 Fuente: Paredes, 2005 : 55

4 Costa de España en el Mediterráneo Tofiño de San Miguel, V. 1789, Atlas Marítimo de España [Material cartográfico], Madrid : Dirección de Hidrográfica. Disponible en : Biblioteca Virtual del Patrimonio Bibliográfico, <http://bvpb.mcu.es/es/consulta/registro.cmd?id=434679#Vi4XjIhsaqq.gmail>



Cabo de Palos



Cabo de Palos



Cabo de Palos



Mar Menor

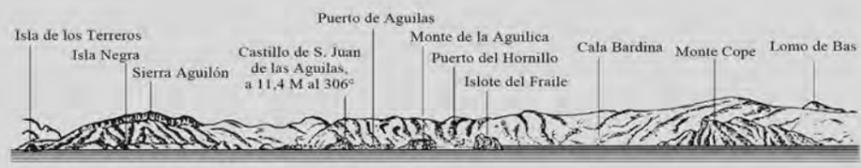
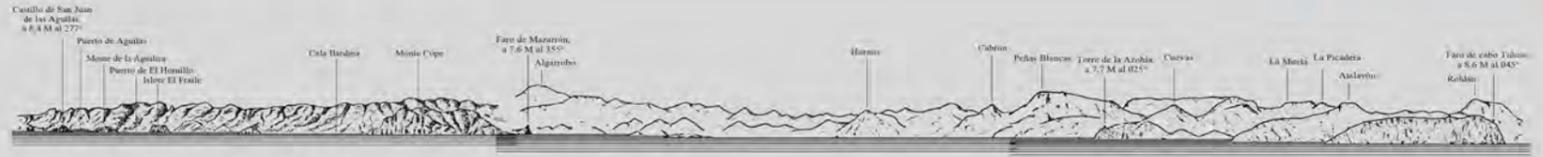




2



3



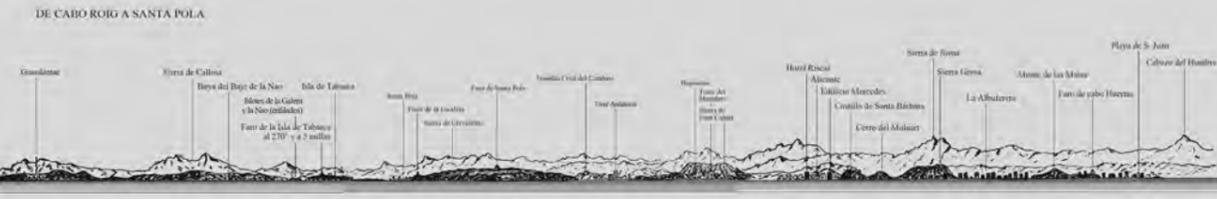
De isla de los Terreros a Monte Cope

Costa Sur • del Golfo de Almería a Cabo de Palos

Costa Este • de Cabo de Palos al Cabo San Antonio



Cabo de Palos



De Guardamar al faro de cabo de las Huertas



COSTA SE DE ESPAÑA - DE CABO TIÑOSO A CABO DE SANTA POLA

Del faro de Santa Pola al cabo de las Huertas

Ensenada de Benidorm

Ensenada de Jávea

Han querido ser estas líneas un esbozo cultural del campo de Cartagena, resumida expresión de algunas muestras de su personalidad, que irán desgranándose a lo largo de los capítulos en su relación con el espacio, e iluminada por las referencias artísticas¹⁶ (extractos literarios, pintura, fotografías, etc.) que acompañan el cuerpo de texto.

El Campo de Cartagena es, por tanto, una delimitación flexible que se contrae o expande según los cambios políticos, económicos y sociales que acontecen a lo largo del tiempo, pero es, en origen y en la actualidad, el área de influencia o hinterland de la ciudad-puerto.

Cartagena actúa como centro de una corona urbana que muestra relaciones de dependencia, en cuanto a servicios, administración o trabajo, respecto a la capital. Estas relaciones son más fuertes hacia el Este, entre los núcleos del Mar Menor y Torrepacheco con Cartagena, y entre sí, donde el proceso de metropolización es mayor. La ciudad no es tan sólo una capital comarcal, es encrucijada espacio-temporal, puerto y puerta, eslabón o “alveolo” de la rutas comerciales mediterráneas y final de las continentales, lugar estratégico cuyo ser es definido a partir del intercambio de mercancías, personas e ideas, rebasando los límites provinciales y aunando en un territorio concreto los flujos locales, los regionales y los transnacionales¹⁷.

Tanto el apartado 1.1. como el 1.2. tienen una vocación introductoria y de presentación del ámbito de estudio y muestran algunos posicionamientos claves del trabajo que se desarrollarán en el apartado 2 de metodología. Por un lado, la manera de abordar el objeto de estudio o postura del observador, influida por la escuela regionalista y positivista, que impregna la mirada sobre el ámbito de estudio, de atención a las condiciones naturales

16 A nivel literario los libros de José Luis Martínez Valero “El escritor y su paisaje. Rutas literarias y didácticas” y el de José María Álvarez “Edad de Oro, La: antología y 16 poetas de la antigua Cartagena”, permiten profundizar en la temática.

17 Se utiliza la palabra transnacional en el sentido que le otorgan Harvey y otros investigadores al hablar de una economía transnacional, un capitalismo sin fronteras que actúa a nivel mundial.

y a las artificiales superpuestas por las civilizaciones que lo trabajaron, de cómo el paisaje es el resultado construido de la ligazón de la geografía con la historia; por otro, el método inductivo y transversal seguido, cuya voluntad es unir los conocimientos y la información de distintas disciplinas en busca de las reglas intrínsecas del territorio concreto. El siguiente epígrafe, actúa de puente entre estos apartados y las miradas concretas (los ápices) del segundo bloque, interpretando el espacio desde el urbanismo.



Fig.1.2.5. La llanura litoral del Campo de Cartagena. Elementos del paisaje.

Fuente: Elaboración propia. Escala original 1:100.000.

Elaborado a partir de la cartografía del IGN- 50.000 de los años 70; el objetivo es retrotraerse a un tiempo anterior a las grandes actuaciones inmobiliarias e infraestructurales (trasvase Tajo-Segura). Así se ha relevado cómo la orografía y el sistema hídrico habían marcado la localización y crecimiento de los principales núcleos urbanos, la manera de explotación agrícola del suelo, donde destaca el punteado de los pozos de extracción de agua del acuífero (verde) y los molinos de viento (naranja)

1.3. Cartagena y su Campo: ámbito de ensayo

El territorio abre aún más que la ciudad, el repertorio de escalas espacio- temporales en el que se inscriben los edificios y las actividades y, por tanto, en él aún es más posible ese fértil trabajo de “consiliencia”¹⁸, de trabazón y deslizamiento conceptual de unas escalas a otras, del edificio al distrito, de la frase al relato, trabajo para descubrir nuevas entidades espacio-temporales, para proyectar umbrales y tránsitos entre lo particular y lo colectivo, para traducir al lenguaje espacial enigmas y destellos de otros lenguajes, el literario, el de las imágenes cinematográficas, el institucional y el político, el de la ciencia y el arte.

Gómez Ordoñez, 2004 : 16

Consiliencia entre los elementos y promiscuidad en las relaciones

Al sobrevolar el Campo de Cartagena las escalas espacio-temporales se superponen a la geografía interfiriéndose entre sí. Trazados, tejidos, lugares, hitos, bordes,... de distinta factura histórica, representación física de hábitos de consumo, explotación de los recursos naturales, capacidad de movimiento,... en definitiva, maneras de vivir de las distintas sociedades que lo habitaron, se relacionan creando una sintaxis territorial específica. ¿Es posible descubrir y crear otras relaciones entre los fragmentos autónomos, allí donde permanecen indiferentes los unos a los otros, para aumentar la “densidad y la promiscuidad” de la región metropolitana de

18 “Consiliencia” es una traducción literal del inglés consilience. Este concepto fue acuñado por William Whewell en 1840, en su obra *Historia de las ciencias inductivas*, donde lo definió como un “saltar juntos” del conocimiento mediante la conexión de sucesos y de teorías basadas en hechos de varias disciplinas para crear un terreno común de entendimiento. Sin embargo, su actualización y desarrollo se deben a la obra *Consilience : the unity of knowledge* de Edward O. Wilson en 1998.

Cartagena?, ¿puede trabajarse en la trabazón de los elementos mediante un paisaje intermedio o unas “arquitecturas-entorno”¹⁹ que hagan legible la heterogeneidad del campo urbanizado actual? Para ello será necesario saber qué es lo que tenemos, con qué podemos contar, cuales son los materiales del posible proyecto territorial. Con esta finalidad, se expone a continuación una mirada descriptiva de las partes que forman el todo, los denominados “complejos” de Lynch para la ciudad, pero trasladados al territorio, al considerar que hoy la preocupación por la legibilidad e imaginabilidad del paisaje urbano rebasa los límites de la ciudad compacta tradicional ²⁰.

Es esencial, hoy, pensar en el contenido de nuestras ciudades, en la composición de nuestras ciudades densas y promiscuas del sur del arco mediterráneo. Por de pronto, tenemos que pensar en un tejido metropolitano

19 La profesora Rosa Barba (1995), definía este concepto como: "aquellos escenarios en la encrucijada, entre escalas y lugares, entre tensiones y solicitudes, entre límites y fronteras [...] aquellas “arquitecturas reactivas” capaces de reaccionar frente al medio (el lugar, el contexto) y de activarlo (de traspasarlo, de transferirlo)."

20 Nada se experimenta en sí mismo, sino siempre en relación con sus contornos, con las secuencias de acontecimientos que llevan a ella, con el recuerdo de experiencias anteriores. (Lynch, 1960 : 9)

Un medio ambiente característico y legible no brinda únicamente seguridad sino también realiza la profundidad y la intensidad potenciales de la experiencia humana.[...] Potencialmente, la ciudad(y/o el territorio) es en sí misma el símbolo poderoso de una sociedad compleja. Si se la plantea bien visualmente, puede tener asimismo un intenso significado expresivo (Lynch, 1960 : 13-14)

Parece que la mayoría de los observadores agrupan sus elementos en organizaciones intermedias a las que se les podría dar el nombre de complejos. El observador experimenta el complejo como una totalidad de cuyas partes dependen entre si y que están relativamente fijadas en relación entre sí. (Lynch, 1960 : 105)

En vez de una sola imagen inclusiva de todo el medio ambiente, parecía haber conjuntos de imágenes que mas o menos se superponían e interrelacionaban. Estos conjuntos estaban típicamente dispuestos en una serie de niveles, aproximadamente conforme a la escala de la superficie de que se tratara, de modo que el observador pasaba como necesariamente de una imagen al nivel de una calle a los niveles de barrio, de ciudad o de región metropolitana. (Lynch, 1960 : 106) A la vez, sobre ese mismo contexto inciden observadores diversos, con su conjunto propio de imágenes, por tanto la realidad se construye de manera cambiante.

que tiene unas condiciones de densidad y de promiscuidad mucho más elevadas que ninguna otra metrópoli construida con sistemas de ocupación más simples y recientes [...]Es un tópico que se confirma. Podríamos dedicar muchas horas a justificar estas condiciones de densidad y promiscuidad. En todo caso, es un hecho -ya sea debido al clima, las formas culturales o las características de lo que se entiende como calidad de vida- que las ciudades en el sur de Europa se organizan en una forma de metrópoli bastante original. La densidad no es sólo cuestión de acumulación de usos, sino que también es una cuestión de la variedad de estos usos. Y esa promiscuidad provoca, precisamente, no sólo usos mezclados continuamente, sino la aparición continua de excepciones. Es la continua intromisión de elementos discordantes en la homogeneidad lo que, de alguna manera, caracteriza la condición promiscua de estas ciudades.

Solà-Morales, 2008: 157-158

¿Qué papel juegan el relieve, las infraestructuras, el sistema de asentamientos en la imagen que nos hacemos del territorio?, ¿cuál sería la manera más eficaz y para identificar los elementos constituyentes de un territorio, capaces de evocar su devenir?

Los surcos dibujados por los cursos de agua sobre el terreno natural, las potentes líneas de las infraestructuras perfilando el relieve crean lugares para descubrir el paisaje, las ciudades como cristalizaciones de los fenómenos sociales y culturales delimitan la condición misma de la imagen del territorio. Sin ellos desaparece la imagen del territorio y la información esencial para su lectura.

El relieve, la geología y el agua

El primer golpe de vista, nos permite vislumbrar la línea de costa, las manchas de agua, los montes y las llanuras. Es éste un terreno de montañas desgastadas, peladas, exceptuando algunas manchas dispersas de pinos de repoblación y monte bajo mediterráneo en las zonas umbrías. Sierra trabajada donde se aprecia la diversidad de tonalidades de las montañas de mineral y escorias²¹ que ha dejado su laboreo, salpicada por las ruinas de las minas, los esqueletos metálicos de los pozos y las chimeneas de las fundiciones recortándose contra el cielo despejado. Estas montañas descienden abruptamente hacia la vertiente Sur, formando una costa rocosa de palmitos y romero de mar con pequeñas calas de arena, mientras que hacia el Este se diluyen en dunas y arenales hasta perderse en el mar. La sucesión de sierras forma un fondo azulado que perfila las llanuras litorales, mientras las salinas, albuferas, lagunas salobres y zonas pantanosas, que han corrido diversa fortuna, desecadas y roturadas, urbanizadas, en producción o abandonadas, convertidas en parques naturales y protegidas su fauna y su flora para el anidamiento de las aves migrantes, dan espesor a la línea de costa.

*De Cartagena a Herrerías
no se cría ni una mata
pero en cambio sí se cría
una hermosura de plata
que funde Santa Lucía.*

Copla minera tradicional en García Gómez, G., 2011

21 En todo caso, sus yacimientos de alumbre, los más importantes de España, son explotados desde el siglo XV. No tendrían interés los montes de residuos y las chimeneas de la zona minera si no fuera por los colores violentos de las rocas, rosa, rojo, amarillo, violeta, gris. Si no fuera también por las abigarradas casas de los mineros, azul ultramar, rosa castaño, verde rabioso, de tonos chillones, donde los marcos blancos de las ventanas son como muecas. (Sermet, 1956: 74)

Otras elevaciones aisladas singularizan el paisaje marítimo y terrestre; antiguos volcanes²², islas (Grosa, del Ciervo, Perdiguera, Barón) y cabezos de forma redondeada (El Carmolí, el Cabezo Negro de Tallante, el de la Fraila, Beaza o de la Viuda) que motean las llanuras litorales y el mar, otorgan dole personalidad y facilitando su legibilidad.



Fig. 1.3.1. Principales afloramientos volcánicos del sureste peninsular.

Fuente: Arana Castillo, R. El patrimonio geológico de la región de Murcia

La fotografía de fondo, realizada desde la cima del Carmolí muestra las islas volcánicas del Mar Menor, Perdiguera y Mayor, al fondo, tras la perfil urbano de La Manga y la bruma, Isla Grosa

Fuente: la autora, abril 2012

Las ensenadas litorales, surcadas por ramblas intermitentes, han estado,

22 "La región verdaderamente importante en la Península es la que en forma de cerros aislados se extiende a lo largo de la costa desde Cabo de Gata al de Palos, siendo los puntos en que adquiere más desarrollo Mazarrón, el promontorio de Gata y el Hoyazo en la Sierra Alamilla. [...] El mar Menor de Cartagena, de época probablemente histórica, no es sino un gran hundimiento, resultado de una de estas erupciones volcánicas" (Villanova, 1860 :225)

hasta el último tercio del siglo XX, dedicadas a los cultivos de secano y la ganadería debido a la carencia de agua, con tan solo algunas manchas de regadío en los puntos donde era posible extraer el agua del acuífero subterráneo mediante pozos. La técnica de riego “de bocana”, basada en el aprovechamiento de las habituales lluvias torrenciales de la zona, y la humedad proporcionada por la calima procedente del mar, permitió desarrollar el cultivo de agrios. El demandado transvase de agua de otras cuencas²³, se hizo realidad en 1979 con la infraestructura del transvase Tajo-Segura. Llegó el agua, eliminando el obstáculo que impedía aprovechar la fertilidad de la tierra y lo benigno del clima para el desarrollo de una agricultura intensiva y temprana, a la vez que aseguró el abastecimiento urbano e industrial, favoreciendo la expansión de los núcleos existentes y la transformación de la comarca del Mar Menor en un polo de desarrollo turístico.

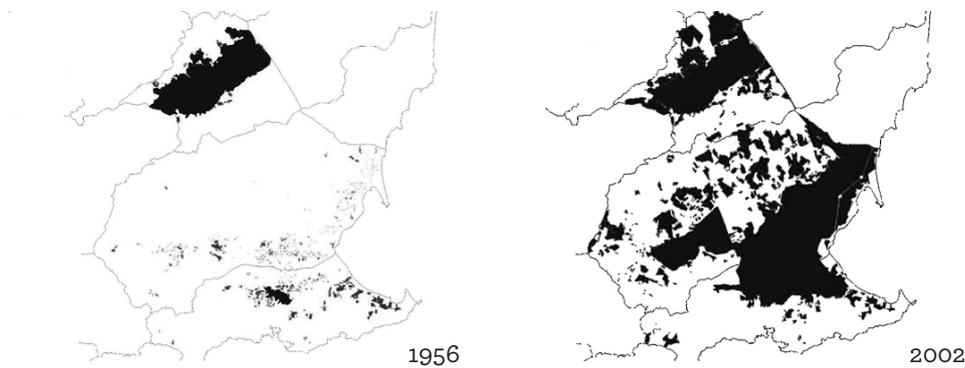


Fig. 1.3.2. Evolución del regadío en el Campo de Cartagena 1956- 2002 por las infraestructuras hidráulicas

Fuente: Elaboración propia según: Proyecto CORINE Land Cover / SIOSE Estudio de evolución del Regadío en la Cuenca del río Segura (IDR-UCLM) Mapa digital de suelos de la Región de Murcia)

²³ La idea de este trasvase se había ido planteando de tiempo en tiempo, aunque casi siempre de forma teórica. En los reinados de Carlos I, Felipe II, Felipe III, Felipe IV y Felipe V. El sueño ilustrado del Real Canal de Carlos III, impulsado por Floridablanca, que pretendía transvasar las aguas desde los ríos Castriil y Guardal hasta el litoral de Cartagena no llegó a realizarse. (Díaz López, J.P., 2010: 238). No fue hasta la Segunda República cuando se planteó trasvasar el agua desde la cuenca del Tajo a la del Segura, idea que retomó el gobierno franquista a final de los 60.

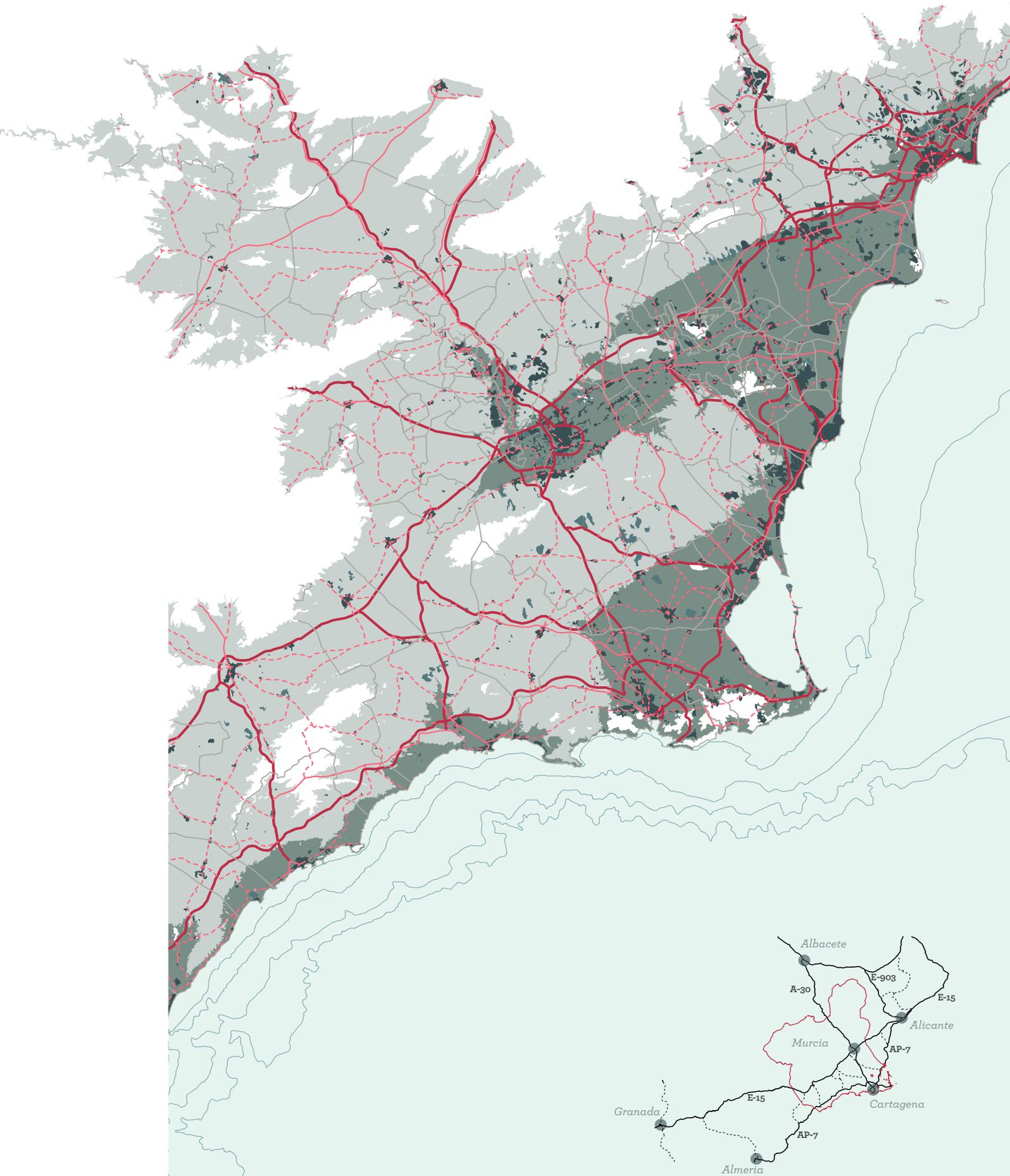


Fig. 1.3.3. Malla de carreteras y núcleos principales del Campo de Cartagena

Fuente: Elaboración propia

Sin duda, la llegada del agua, aún hoy sometida a profunda controversia y posturas enfrentadas, fuertemente politizadas, ha sido el principal elemento transformador del paisaje en el sudeste murciano. Olivos, almendros, vides, higueras, cereales, espartos, palmitos, etc. junto a la ganadería trashumante, han sido sustituidos por campos de hortalizas, cítricos e invernaderos, con una alta rotación y cambio de cultivos en función de las demandas del mercado exógeno.

Las parcelas irregulares y extensas del secano tradicional, han sido reemplazadas por un parcelario más menudo y geometrizado, dictado por las infraestructuras hidráulicas y las pendientes naturales del terreno. Las hileras perfectamente alineadas de la agricultura industrial entroncan con los trazados reticulares de la expansión residencial de los núcleos tradicionales, o se interrumpen para contornear alguna extensa parcela agrícola transformada en *resort* turístico, con sus viviendas en hileras ondulantes en torno a un campo de golf, islas residenciales dentro del terreno productivo.

Conexiones litorales y puerta de Castilla

La E-15, autopista que recorre la costa mediterránea desde Gibraltar hasta Montpellier, sigue la huella de las calzadas romanas. Coincidente en algunos tramos con la AP-7 Autopista del Mediterráneo, se divide, en el límite entre Andalucía y Murcia, en dos ramales que dibujan la geografía, uno interior por el valle del Guadalentín (Huerca Overa, Puerto Lumbreras, Lorca, Totana, Alhama de Murcia, Murcia, Orihuela, Crevillent, Elx, Alacant) y otro costero, uniendo ensenadas y puertos (Vera-Garrucha, Águilas, Mazarrón, Cartagena, Cabo de Palos, Los Alcazares, San Javier, Torrevieja, Guardamar del Segura, Santa Pola, Alacant).

Si comparamos ambos trayectos en coche entre el Cabo de Gata y el Cap de La Nao vemos su equidistancia:

Por Murcia: Tiempo: 04h 20m/ Distancia: 386 km, 336 km por vías rápidas

Por Cartagena: Tiempo: 04h56m / Distancia: 417 km, 347 km por vías rápidas

Como podemos ver en la figura 1.3.3. los emplazamientos nombrados son las esquinas de la malla de carreteras, nodos separados entre 25-40 km. Esta malla densa a nivel comarcal, debido a las elevaciones montañosas, cuenta tan solo con dos conexiones hacia el interior peninsular, el paso histórico desde Murcia por Cieza-Hellín y el reciente (1992) de Alicante por Almansa hacia Castilla que se unifican en Albacete.

Son, pues, raros los pasos de Castilla a Levante. Ateniéndonos a la región Murciana, el ferrocarril se retuerce buscando el valle del Segura, y la carretera general de Murcia se cuele, pasado Albacete, por una serie de estrechos por los que baja de hondonada en hondonada. [...]

Al sur del pasillo murciano, la vista se posa en montañas de perfil almenado, en sombra chinesca sobre el sol saliente. Aunque no rebasan en ningún punto los 1000 metros, lo abrupto de sus flancos les da una cierta prestancia. Pero no son continuas. Anchos accesos llanos las subdividen camino del mar, y son utilizadas por las carreteras y los ferrocarriles. Al oeste, el pasillo de Pulpi con vía férrea y puerto en Águilas. En el centro, la ancha canal de Fuente Álamo da paso a la línea de Totana a Cartagena, cuya infraestructura está hecha desde hace mucho tiempo, sin que se sepa si algún día se pondrán los raíles. Entre Murcia y Cartagena, la carretera, construida por Floridablanca, franquea la poco profunda Sierra de Carrascoy y en el puerto de la Cadena (345m), pero el ferrocarril la contornea por el norte. De todos modos, esta región está surcada de comunicaciones.

Sermet, 1956:60- 74

El Campo de Cartagena, desde la época islámica hasta el siglo XX, aparece débilmente ocupado. Un sistema de pequeños asentamientos, caseríos agrícolas o ganaderos en torno a un pozo, hileras de casas de pescadores en las orillas del Mar Menor, algunos núcleos mineros de mayor entidad en la sierra, configuran una constelación de lugares dependientes de la capital regional o de Cartagena. En la primera mitad del XX, algunos de ellos como San Javier o Los Alcázares incrementan su población y peso específico, vinculados a bases militares, pero serán la actividad turística y la disponibilidad de agua en la segunda mitad de siglo, las que incrementarán la producción de suelo urbano y de la población. Torrepacheco, eminentemente agrícola, situado en una posición central dentro de los nuevos regadíos multiplica, entre 1970 y el 2000, por dos su población y por tres hasta el 2014. La línea de costa durante ese periodo crece espectacularmente, sobresaliendo la urbanización de la Manga del Mar Menor desde su declaración (1961) como Zona de Interés Turístico Nacional (Ley 197/163) dentro del plan de desarrollo del país con Franco. La apertura de las instalaciones aéreas de la Academia General del Aire de San Javier a vuelos civiles en 1968 (convirtiéndose en el Aeropuerto provincial) impulsó el crecimiento de La Manga y del resto de los núcleos costeros que se llenaron de adosados, torres de apartamentos (en menor medida de hoteles) y club náuticos. Los asentamientos mineros, entre tanto, perdían población por el cierre de las minas.

La segunda oleada de desarrollo de suelo urbano en la comarca, de mayor intensidad, aparece, de nuevo, vinculada a decisiones estatales. La Ley del Suelo aprobada por el gobierno de Aznar en 1998 y su derivación autonómica, impulsaron la producción de suelo urbano, con la característica de que ésta se producía ya no sólo sobre la extensión de los núcleos existentes, sino sobre cualquier terreno que explícitamente no hubiese sido declarado como no urbanizable. Aunque la línea de costa seguía siendo atractiva para el negocio inmobiliario, aparecieron numerosas urbanizaciones en la altiplanicie de la sierra de Carrascoy, apoyadas en la mejora de las infraestructuras de la movilidad y sin entrar en competencia con la

agricultura intensiva (salvo raras excepciones) al situarse por encima de la cota de los canales del Taibilla, como puede verse en los mapas recogidos en el apartado 4.1.

Cartagena: Veinticinco siglos de formas urbanas. Los actuales restos del pasado

Cartagena es murciana y mediterránea, pero también es andaluza, italiana y catalana, por la importante presencia de estos grupos en la ciudad. Puerto, fabrica y cuartel son tres ingredientes básicos en la Cartagena del XIX y XX, y que la acercan a ciudades como Melilla, Barcelona, La Espezia o Taranto.”

Pérez Rojas, 1987:19

Cartagena es una de esas ciudades donde puede leerse de manera clara su historia (incluso algunos episodios de escala mayor, claves para el país o el área mediterránea) a través de su forma urbana.

El lugar elegido por los fenicios para la fundación de *Qart-Hadasht* (ciudad nueva), sobre el asentamiento íbero de Mastia Tartesis, lo fue por razones geográficas obvias: un puerto natural muy seguro y paso natural de las rutas entre el levante y el sur peninsular. Tras la conquista de la ciudad, como en muchas otras partes del mediterráneo, los romanos, en su afán de reproducir la ciudad eterna -una y otra vez a lo largo de su imperio-, situaron entre las cinco colinas el cruce de los ejes fundacionales, tras recorrer la llanura litoral, medio pantanosa, medio desértica, donde sobresalían la mole marmórea y aislada del Cabezo Gordo (312m) y el volcán del Carmolí (111m).

El lugar era idóneo; una amplia y segura rada, junto a una laguna interior de abundante pesca, una albufera cercana (a menos de 4 horas andando y

de 2 a caballo) que permitía abastecer no sólo de pescado sino también de la sal necesaria para su conservación, debido al altísimo grado de salinidad de sus aguas calmas y de poca profundidad, y un campo cubierto de hierbas salobres, sabinas y pinos, apto para el pastoreo y la ganadería. Las ramblas (la de Benipila y la del Hondón) que desembocaban en el Almarjal, sedimentando terrenos aluviales y humedeciendo intermitentemente el terreno, permitían el desarrollo de huertas en las proximidades de la ciudad. El interés principal de los romanos, en cualquier caso, recaía sobre la riqueza de mineral de su sierra. Por sus recursos naturales nombraron a la región de Carthago Nova, como Carthago Spartaria (por el esparto del Campo de Cartagena), Carthago Skombraria (por un tipo de peces abundantes en la isla de Escombreras) y Carthago Argentaria (por la plata de la sierra minera).

Yace Cartagena en el promedio de la costa de España. En un golfo...Desde el fondo del golfo se va elevando una montaña a manera de península sobre la cual está fundada la ciudad...El centro de la ciudad está en hondo. Por el lado de mediodía tiene una entrada llana, viniendo del mar; pero en las partes restantes está rodeada de colinas, dos altas y escabrosas y otras tres mucho más bajas..., la mayor está al Oriente se extiende hasta el mar, y sobre ella se ve el templo de Esculapio...

Siglo II, POLIBIO (10.10.1) en Mas García, 1987

Por aquel entonces las cinco colinas configuraban una península, unida por un istmo al Este, ya que la rambla de Benipila no había depositado, aun, los sedimentos suficientes para aterrizar el mar de Mandarache, hasta crear la barrera de tierra que la uniese por el Oeste hacia Mazarrón e impidiese la salida del agua del estero o Almarjal. Existía, por tanto, una única entrada a la ciudad por tierra (coincidente con la posición de la Puerta

Fig. 1.3.4 Emplazamiento y fundación romana de la ciudad

Fuente: Elaboración propia a partir de los trabajos del Prof. Ramallo Asensio

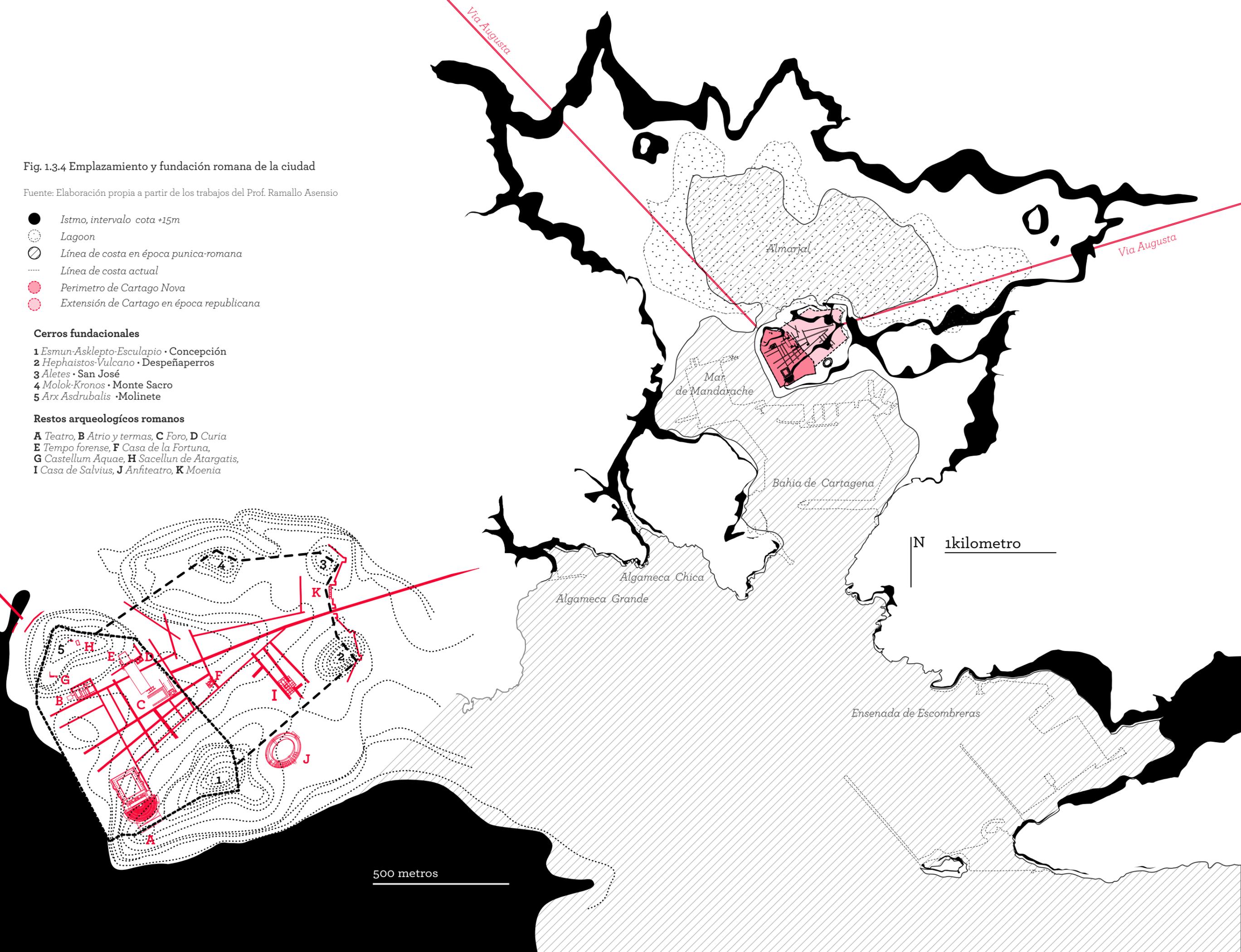
- Istmo, intervalo cota +15m
- Lagoon
- Línea de costa en época punica-romana
- Línea de costa actual
- Perimetro de Cartago Nova
- Extensión de Cartago en época republicana

Cerros fundacionales

- 1 Esmun-Asklepto-Esculapio · Concepción
- 2 Hephaistos-Vulcano · Despeñaperros
- 3 Aletes · San José
- 4 Molok-Kronos · Monte Sacro
- 5 Arx Asdrubalis · Molinete

Restos arqueológicos romanos

- A Teatro, B Atrio y termas, C Foro, D Curia
 E Templo forense, F Casa de la Fortuna,
 G Castellum Aquae, H Sacellum de Atargatis,
 I Casa de Salvius, J Anfiteatro, K Moenia



de San José) lo que favorecía su defensa. Como si de una pequeña Roma se tratara se dispusieron y distribuyeron los elementos urbanos entre las cinco colinas -Esculapio (Concepción), Vulcano (Despeñaperros), Ars Asdrubalis (Molinete), Saturno (Monte Sacro) y Alethes (San José)-, el foro en la parte baja, las termas en sus inmediaciones, el teatro en la ladera, los templos en las cimas de los cerros, etc.

La historia de la forma de la ciudad comienza en este momento, ya que los predecesores fenicios y cartagineses carecieron del aparato legislativo, urbanístico y arquitectónico romano. Tras otorgarle el Cesar la condición de colonia, junto a Tarragona, única *Urbs* en España, Cartagena desarrolló su plano urbano, monumentalizándose en época de Augusto. Después comienza su declive con visigodos, bizantinos (*Carthago Spartaria*), musulmanes (*Qartayannat al-Halfa*)... Habrá que esperar hasta el siglo dieciocho para que de nuevo intereses militares y comerciales sobre el Mediterráneo transformaran el plano de la ciudad con fuertes inversiones por parte de la Corona²⁴.

Con la transformación en Base Naval del Mediterráneo, por Felipe II-V, se produjo en la ciudad una concentración importante de ingenieros militares e inversión pública que impusieron y transformaron su plano al aplicar las ideas de ordenación, simbología y defensa castrense. La fortificación de la ciudad se completa por el Sur, hacia el mar, localizando en las puertas de las murallas y en su contorno un importante programa de equipamientos e instalaciones militares (Fig. 4.1.1). La construcción de la pieza del Arsenal sobre el mar de Mandarache y los rellenos portuarios del diecinueve (Muelle de Alfonso XII) modificaron para siempre la relación con la geografía mediante el giro de la fachada marítima y el desplazamiento del centro como veremos en los apartados 4.1. y 4.2.

24 “Como señala Andrés Sarasa, la Corona gastó en Cartagena durante cincuenta años, nada menos que 1.500 millones de reales . Además, envió a la ciudad a sus mejores funcionarios: ingenieros militares y navales que formaron el colectivo profesional más avanzado de su tiempo”. Gómez Vizcaíno, Aureliano Y Munuera Navarro, David. *Estudio y catalogación de las defensas de Cartagena y su bahía. La fortificación del siglo XVIII*. Pag.174

Este programa de equipamientos militares e infraestructuras no fue acompañado de la modernización de los servicios urbanos y de las edificaciones civiles que debían asumir el incremento de la población. Ésta se hacinó en un congestionado, insalubre e indigno parque residencial. Descripciones de la época hablan de la precariedad de las viviendas, del crecimiento de las casas sobre sí mismas (subdividiéndose y ampliándose sobre patios y terrazas), de la ocupación de las laderas de los cerros por barracas y casas cueva, del elevado número de personas que vagabundeaban constantemente por la ciudad.

Como se recoge en los apartados 4.3 y 4.4, el crecimiento de la ciudad rebasó los límites de las murallas, desecando el Almarjal y poniendo en funcionamiento los mecanismos de ensanche de la población. La problemática sobre la ciudad se dividió, desde entonces, en reforma interior (ciudad heredada) y ensanche (ciudad nueva), mientras el resto de Europa se planteaba la reforma integral de las poblaciones (Gómez Ordoñez, 1977). Los años del desarrollismo centraron la actividad en la producción de ciudad nueva. Apoyada sobre las preexistencias de las diputaciones históricas, la ciudad se extendió hacia el norte mediante fragmentos aislados de desigual manufactura.

Bajo un cielo siempre azul y transparente, penetrada por un mar tranquilo y sereno, en el centro de un anfiteatro montañoso y dominada por un castillo a manera de acrópolis, Cartagena aparece como una ciudad íntimamente mediterránea. La raquítica vegetación xerofita de sus alrededores, chumberas y palmitos intercalados al típico matorral de tomillares y espartales, sus calles en cuesta, retorcidas y estrechas, en que hormigüea una inquieta población, recuerdan Oriente. Un Oriente sin mezquitas ni muezines, muy diluido en sangre púnica, emprendedora y aventurera, y enfebrecido por el particularismo casi anárquico ibero. Cargada de historia -pesan mucho dos milenios de vida-, la ciudad tiene un poso añejo y cosmopolita, aunque con un acento de vejez prematura, de triste dejadez, consecuencia de una minería secular, peligrosa, aleatoria e inconstante. Sólo la magnificencia de su maravillosa rada, la pureza del cielo y la suavidad del clima, la animación de sus calles, matizadas de escudos heráldicos y entretejidas de una arquitectura neoclásica, y el atractivo de sus habitantes, en los que el poso de los siglos y el incesante emigrar han dejado un cierto sello de señoría y finura espiritual, consigue borrar la primera impresión, siempre penosa, de la aridez de su contorno y el decaimiento de su aspecto.

Bosque Maurel, 1949: 579-580

Una de las intenciones del proceso de patrimonialización de la ciudad (iniciado en 1977 y declarado Conjunto Histórico por el R.D. 3046/1980 del 12 de diciembre), fue frenar el deterioro urbano y la pérdida de población que su corazón había ido experimentando desde la autarquía, acentuándose con la crisis económica de los años ochenta del siglo XX. Los bombardeos

sufridos como base republicana durante la Guerra Civil, la conflictividad obrera de los primeros años democráticos vinculada a la empresa nacional Bazán, el despertar de la cultura nocturna del ocio en los ochenta, la numerosa población flotante (unos 10.000 jóvenes de toda España hacían la “mili” en Cartagena), habían creado un clima de animadversión hacia la calidad de vida en el centro histórico. Por otra parte, el negocio inmobiliario, por facilidad y lucro, se producía en la periferia. Estos y otros aspectos, habían ido deteriorando el paisaje urbano por la carencia de inversiones, devaluándolo. El centro estaba lleno de solares u obras detenidas por excavaciones arqueológicas o falta de recursos, el olor de la humedad salía de los viejos inmuebles, las calles estaban sucias y en ellas existía todo tipo de actividades alegales e ilegales..., los alquileres bajaron su precio, los propietarios envejecían y sus hijos preferían vivir en otros barrios, el centro (exceptuando algunos ejes principales) fue ocupado por una población de escasos recursos económicos.

Hasta el programa de renovación urbana reflejado en el PEOPCH de 2009, no se habían generado propuestas firmes para su regeneración. Este documento urbanístico, circunscrito al recinto murado, parece operar de manera firme sobre los grandes contenedores militares, los edificios modernistas catalogados y los restos arqueológicos romanos -el Patrimonio con mayúsculas- y poco, sobre el tejido residencial. Museos, espacios para congresos, instalaciones universitarias y de investigación, centros de interpretación, entre otros, han ocupado cuarteles, hospitales y grandes recintos militares; por su parte los restos arqueológicos de la antigua Cartago Nova han actuado como leitmotiv y soporte de la red de parques del casco histórico, dejando a la iniciativa privada las operaciones de renovación residencial. Estos aspectos se desarrollarán en el apartado 4.5.

Podríamos decir que hoy el recinto amurallado se encuentra en un estado liminal. Las arquitecturas de autor han devuelto parte del esplendor monumental a la ciudad, sumando -a los patrimoniales- nuevos contenedores culturales y de ocio; la limpieza de la cima de los cerros y su integración

en el sistema de espacios públicos y miradores presentan desigual estado de finalización y de relación con el resto de la red peatonal; las grandes operaciones residenciales congeladas por la explosión de la burbuja inmobiliaria y la crisis crediticia han poblado de descampados y medianeras el paisaje urbano, como si de una ciudad bombardeada se tratara.

Todas estas operaciones encaminadas a revitalizar el casco histórico, paradójicamente, han expulsado a numerosa población del mismo, mientras las zonas rehabilitadas han atraído a todo el batallón de cadenas de moda, franquicias de comida rápida y sucursales bancarias. Sin duda ha aumentado ampliamente el número de visitantes y en menor medida el número de camas ofertadas en el centro de Cartagena pero el de residentes parece descender sin remedio, ahuyentados por las molestias derivadas del incremento de la actividad del sector servicios en la zona, y por el deterioro del parque de viviendas no remodelado o el incremento de precio de los inmuebles reformados, profundizando en la guetización del centro.

Fig. 1.3.5. Fotografías del estado actual del proceso de remodelación urbana del casco histórico.

Fuente: Elaboración propia, diciembre de 2013

La fotografía realizada en abril de 2014 desde la ladera del Monte Sacro, muestra las traseras de la calle de la Caridad, los numerosos derribos producidos, la huella de las manzanas derribadas transformadas en aparcamientos y los esqueletos de los andamios apuntalando las fachadas modernistas, como parte de las propuestas recogidas en el Plan Especial de Ordenación y Protección del Centro Histórico, 2009.

En el centro de la imagen y en un segundo plano la cúpula de la iglesia de la Caridad (1), el molino-ermita de San Cristóbal (2) en la cima del Molinete; al fondo, el Castillo de Galeras (3)



Fig. 1.3.6. Fotografías pertenecientes al proyecto artístico *Roma versus Carthagonova- 2004-2007*.

Autora: Rosell Meseguer.

Extracto el texto de Wendy Navarro incluido en el catálogo de la exposición, *Roma Versus Carthagonova: Arqueología de la Memoria*

Roma y su Cartagena natal se aproximan, destacando similitudes y diferencias, se yuxtaponen, entrecruzan y dialogan, como en un presagio o registro de su propio devenir autobiográfico. Una postal turística de la costa mediterránea italiana y una fotografía anónima de Cartagena, presiden este conjunto de acercamientos, partiendo de la asombrosa similitud entre ambas imágenes: las formas, el paisaje, entradas y salidas del mar y de la tierra. Indagar en la historia de ambos contextos, en los cambios sociales e históricos que han acompañado y marcado el carácter de ambas regiones, -desde las ánforas que viajaban desde las costas españolas con dirección a los puertos de Roma cargadas de aceite y víveres, hasta el llamado boom turístico desatado en los 60-, permiten a la artista recuperar y manipular nuevos fragmentos (postales antiguas, mapas, fotografías) que redundan en una mayor libertad expresiva. El “conjunto de imágenes reales reinventadas”, parecen suministrar, ahora, más que nunca, la evidencia de una verdad simbólica y cambiante, heterogénea y múltiple.



PORTMAN - NÁPOLES sin fecha



CALBLANQUE - NÁPOLES, 2004- 2006



ANZIO - CARTAGENA, 2004 -2006



IMAGINERÍA 2B, 2006



Fig. 1.3.7. El encuadre geográfico de la ciudad-puerto

Fuente: Elaboración propia a partir del modelo digital del terreno de la Región de Murcia.

B.1

1. Las escalas del lugar
2. Metodología
3. Objetivos

2. Metodología

Tras presentar el objeto de estudio y una imagen del trabajo en los apartados precedentes, a continuación se expondrán las motivaciones y preguntas que han impulsado la tesis. Así como, el método de observación utilizado y las fuentes consultadas.

2.1. Hipótesis

El territorio es nuestro territorio. No es un terreno abstracto sin pasado ni presente, tan sólo con una idea aséptica de futuro, nuestro territorio tiene unos valores, unas carencias y unas posibilidades, una historia y una geografía, e incluso hasta un estado de ánimo. La ciudad, el paisaje minero y agrícola, el puerto y las rutas comerciales son el territorio. Sus lugares, grandes o pequeños, lo explican. Su análisis permite comprender, discriminar, comparar, detectar su potencial, la inercia de su vida cotidiana y su historia. Saber con lo que contamos es el primer paso para poder proyectar su futuro. Para ello es necesario generar conocimiento local, práctico y riguroso que logre formular las preguntas adecuadas y permita tomar decisiones en el momento en que exista la oportunidad de actuar.

Hablaba María Rubert de Ventós, en una reciente lectura de tesis doctoral, del concepto de justicia cultural, de cómo era necesario mostrar las identidades y dignidades de los lugares locales para poder hacerlos universales. En el marco de crisis demográfica y económica en el que se encuentra la Europa mediterránea, aquellos territorios capaces de ser dinámicos, de atraer nuevos habitantes e inversiones, de derribar fragmentos de ciudad o infraestructuras, de reconstruir relaciones y escenarios desdibujados, de reinventar e inventar nuevos, tendrán mejores opciones de futuro.

2.2. El proceso de descubrimiento de los ápices

Como se anticipaba en la introducción, el trabajo construye una narración sintética de Cartagena y su Campo a partir de la selección de una serie de lugares, los ápices del territorio.

Buscar entre los lugares posibles los lugares plausibles; hacer del lugar el sujeto del proyecto; imaginar la manera en que la naturaleza cederá y se revelará... aquí y allí, son capítulos esenciales de un oficio artístico que se llama urbanismo, dedicado a escoger los perfiles que se incorporan a la identidad futura de una realidad operante.

Solà Morales, M., 1984

El proceso de descubrimiento de dichos ápices, parte fundamental de la investigación, queda reflejado en la figura 2.2.1 donde podemos ver las referencias teóricas y el método utilizado para definirlos. El proceso está caracterizado por dos factores concretos, por un lado el tipo de ciudad / territorio estudiado y por otro la posición del observador.

El tipo de ciudad/territorio ya ha sido evidenciado en el primer apartado, un territorio y una ciudad de gran espesor histórico dentro del contexto del mediterráneo occidental y el sudeste peninsular. La posición del observador, por su parte, se estructura según tres puntos de apoyo: A) las referencias epistemológicas, B) el aprecio a lo local, C) el método de trabajo.

Los autores y conceptos referidos en el gráfico y descritos en el glosario para A y B, han sido apropiadas desde lecturas que han acompañado el trabajo sobre lo local y que permiten situar la investigación, dentro de la diversidad de la historia del conocimiento científico, en el ámbito de las humanidades. La influencia de la escuela de los Annales es visible en la

elección del tema, en su carácter monográfico y en la no sujeción a una acotación temporal, a un periodo histórico concreto. Cartagena y su Campo son el centro de la discusión y se abordan según la superposición de tiempos braudeliana reflejada en el tabla 2.1.1.

Las nociones de transdisciplinariedad y complejidad han liberado a la construcción grafica relacional de las cartografías tácticas y a las fuentes de conocimiento consultadas, de encorsetamientos disciplinares. Mientras que la idea de la memoria colectiva como potencia creadora ha permitido aunar los conceptos de historia y proyecto, manteniendo fija la exigencia de conocer para actuar.

Hoy ya no es posible historizar las cosas en términos retóricos: la única manera de recordar dignamente la Roma del pasado consiste en pensar con seriedad la Roma del futuro, sin hablar de Césares, sin hablar de papas, y recordando en todo momento que hay que actuar de un modo distinto, hoy y mañana, a como se actuó desde Rómulo hasta nosotros. Esto es al menos lo que se desprende de una lección de historia que ha durado veintisiete siglos.

Quaroni, 2008: 121

El tercer sector del gráfico, el método de trabajo, señala los principales autores y referencias teóricas del presente trabajo, dentro de la disciplina urbanística. Los libros de Solá-Morales y Quaroni sobre dos ciudades mediterráneas, Barcelona y Roma, sumados al aprendizaje personal acumulado en los doce años transcurridos desde mi primer contacto con la investigación hasta la finalización de esta tesis doctoral en el Laboratorio de Urbanismo de la Universidad de Granada, construido por José Luis Gómez Ordóñez y del que formábamos parte una treintena de profesionales de distinto rango y procedencia (ingenieros de caminos, ambientalistas y arquitectos), marcan de manera clara las preocupaciones y las manera de abordar el trabajo, desde el compromiso con lo local, el denominado urbanismo de los arquitectos y la apertura disciplinar.

GLOSARIO

A Referencias Epistemológicas

HABITUS • BOURDIEU, Pierre. 1979 (Sociología)

1. Es la forma de vida funcionalmente característica de un grupo humano.
2. Equilibrio entre el hombre y el medio construido históricamente por las sociedades.

ANARQUISMO EPISTEMOLÓGICO • FEYERABEND, Paul. 1974 (Filosofía de la ciencia)

1. Es una teoría epistemológica, que sostiene que no hay reglas metodológicas útiles o libres de excepciones, que rijan el progreso de la ciencia o del desarrollo de los conocimientos.
2. Sostiene la idea de que la ciencia que funciona de acuerdo con normas fijas y universales no es realista, sino pernicioso y perjudicial para su propio desarrollo.
3. Propone una epistemología abierta, a manera de una serie de herramientas de investigación científica adaptables a cada contexto pero no postuladas como leyes invariables.
 - las herramientas de investigación científica son adaptables a cada contexto
 - el marco teórico se construye a lo largo de la investigación
 - el objeto de estudio participa en todos los momentos de la investigación, transformándose.
 - el objeto de estudio define las herramientas y fuentes de la investigación - proyecto

TEORÍA DE LA COMPLEJIDAD - PENSAMIENTO RELACIONAL - TRANSDISCIPLINARIEDAD • MORIN, Edgar. 1977 (Filosofía y sociología)

- Los sujetos de estudio se van definiendo a lo largo del proceso. INCERTIDUMBRE
- Cada sujeto de estudio refiere a la totalidad del sistema
- INTERACCIÓN - CREATIVIDAD como camino de construcción de futuros posibles
- Construcción relacional de diversas disciplinas técnicas y sociales

GLOCALISMO • BUNGE, Mario . 198- (Filosofía y humanidades)

1. Consideración conjunta de lo global y lo local.
2. Lo global en lo local.

B El aprecio a lo local - Monografías ESCUELA DE LOS ANNALES

GÉNEROS DE VIDA • VIDAL DE LA BLACHE, Paul. 1911 (Geografía)

1. Es la forma de vida funcionalmente característica de un grupo humano.
2. Equilibrio entre el hombre y el medio construido históricamente por las sociedades.

La LARGA DURACIÓN • FÈBVRE, Lucien. 1929 (Historia)

La NUEVA HISTORIA • BLOCH, Marc. 1929 (Historia)

La MEMORIA COLECTIVA • HALBWACHS, Maurice. 1941-44 (Sociología)

La memoria es un fenómeno y un proceso colectivo. La existencia de un lenguaje y una significación común a los miembros de un grupo hacen que estos vuelvan a su pasado de manera colectiva, es decir dotando de un sentido compartido a los eventos que los han constituido como una entidad. La memoria histórica es una y se cierra sobre los límites que un proceso de decantación social le ha impuesto; la memoria colectiva es múltiple y se transforma a medida que es actualizada por los grupos que participan de ella: el pasado nunca es el mismo.

La NUEVA HISTORIA y el TIEMPO HISTÓRICO (superposición de tiempos) • BRAUDEL, Fernand. 1980 (Historia)

Los LUGARES DE LA MEMORIA • NORA, Pierre. 1980 (Historia)

C Método de trabajo

ÁPICE. (del lat. *apex*, *-icis*). Fuente: RAE

1. m. Extremo superior o punta de algo. U. t. en sent. fig.
2. m. Parte pequeñísima, punto muy reducido, nonada.
3. m. Parte más ardua o delicada de una cuestión o de una dificultad.
4. m. desus. Acento o cualquier otro de los signos ortográficos que se ponen sobre las letras.
 - estar en los ~s de algo.
 - 1. loc. verb. coloq. desus. Entenderlo con perfección, sabiendo todas sus menudencias.

ÁPICES DEL TERRITORIO

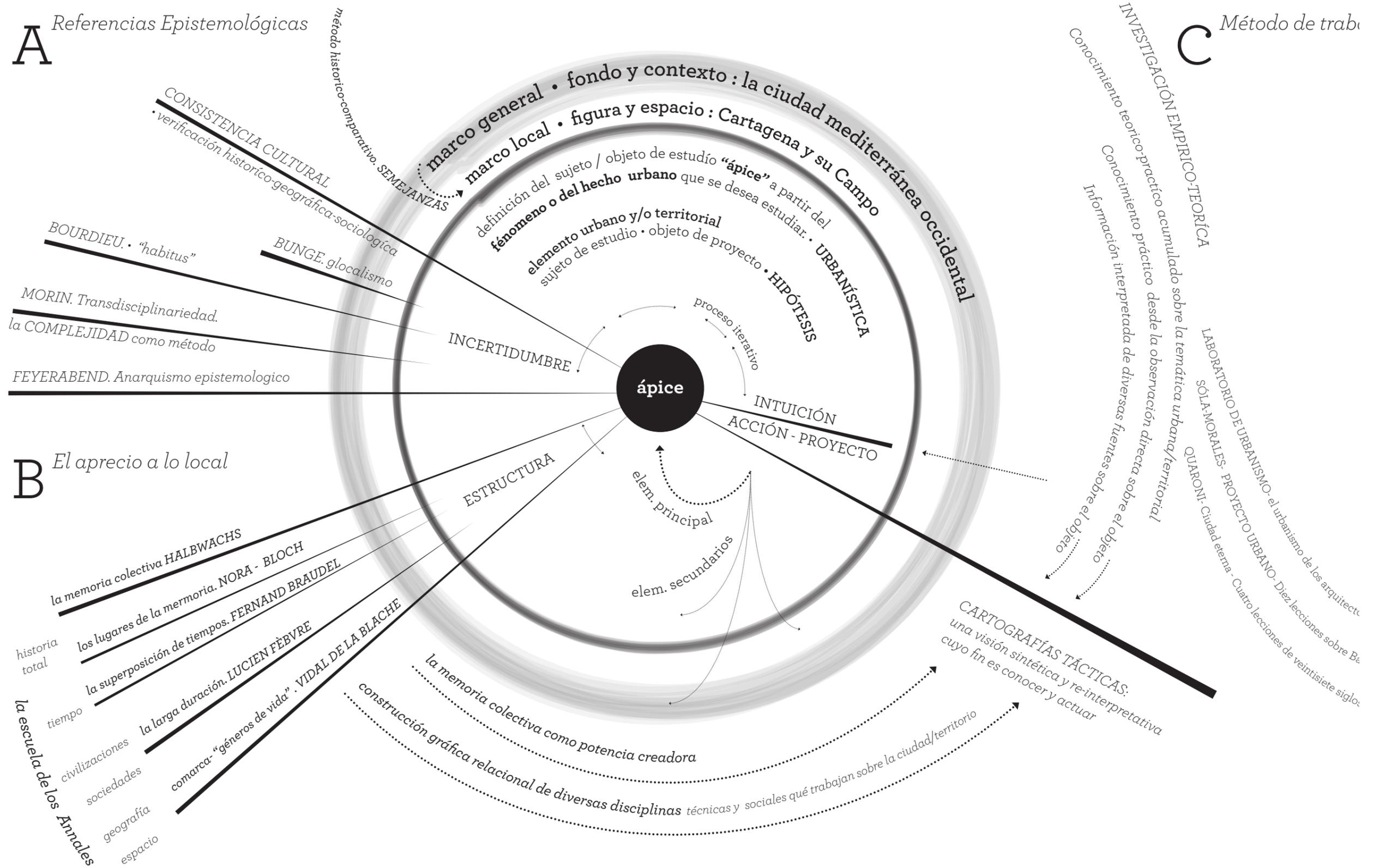
1. Lugares de mayor significación. Aquellos lugares con mayor carga simbólica/explicativa/narrativa o con mayor capacidad para llegar a tenerla.
2. Elemento/s urbano/s y/o territoriales condensador /es de los cambios socio-espaciales en distintos momentos históricos.
3. Hipótesis de la investigación.

CARTOGRAFÍAS TÁCTICAS

1. Aquellos mapas contruidos desde la investigación, que son reales pero no existen. Esta condición puede entenderse como un oxímoron, su realidad reside en su capacidad de devenir en ser, de impulsar procesos o cambios, de ser una hoja de ruta en ocasiones opuesta al ser real presente y en otras en continuidad con lo existente.

Fig. 2.2.1. Diagrama del proceso de descubrimiento de los ápices y glosario de términos.

Fuente: elaboración propia



Los trabajos de investigación en los que he participado, sobre las cuencas geográficas de los ríos Segura, Guadalquivir y Genil, despertaron mi interés por las grandes escalas comarcales, la fuerza de la geografía, la complejidad de las infraestructuras, la importancia de la legislación y el modelo de Estado que la promulga... como rasgos que explican en muchos casos el apogeo/degradación de los espacios locales en donde habitamos; el dilatado trabajo sobre el casco histórico de Santa Fe, hizo lo propio con la problemática de los cascos históricos, el patrimonio y la renovación urbana, la validez de los análisis tipo-morfológicos, la gestión, la ordenanza, la evolución y el tiempo; los concursos de ideas realizados en el litoral de Gran Canaria o en el cauce del Guadalmedina en Málaga permitieron proyectar, desde la complejidad y la contradicción, la ciudad del siglo XXI²⁵.

Sin lugar a dudas, esta investigación continuada durante una década sobre el sudeste peninsular, se ha visto incentivada y enriquecida desde el trabajo docente en la aulas de la ETSAG y como colaboradora en el Máster

25

-Gómez Ordoñez, J.L. et al. *Estrategia Guadalmedina para Málaga_EGM 2035*. Repositorio Institucional de la Universidad de Granada, 2013.

-Gómez Ordoñez, J.L. et al. *Plan Especial de Centro Histórico de Santa Fe, Granada. Documento para la Aprobación Provisional*. Ayuntamiento de Santa Fe y Universidad de Granada. Repositorio Institucional de la Universidad de Granada, 2012.

-Cabrera Manzano, d. et al. *Ordenación territorial del espacio fluvial del río Genil*. Granada, 2010.

-Gómez Ordoñez, J.L. et al. *Proyectos urbanos*. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Granada. Repositorio Institucional de la Universidad de Granada, 2009. -Gómez Ordoñez, J.L. et al. *Agua, ingeniería y territorio: la transformación de la cuenca del río Segura por la ingeniería hidráulica. Las Transformaciones espaciales de la cuenca del Segura*. Capítulo 7 del libro, Pp. 435-633. Edita Ministerio de Medio Ambiente, Rural y Marino. Murcia, 2008 (NIPO :777-08-001-9) Navarro, J.L. et al *Flowpolis. La forma del espacio nodal. EU especiales de urbanismo, N°4* . Capítulo Slow 08, pp. 206-208.

-Cabrera Manzano, d. et al. *Imaginaciudades*. Universidad de Granada, 2010

-Grindlay Moreno, A. et al. *Infraestructuras y políticas del agua y su relación con el territorio del Guadalquivir*. Ministerio de Medio ambiente, Medio Rural y Marino, 2010.

de Urbanismo, junto con la participación en discusiones sobre las problemáticas urbano-territoriales a nivel nacional e internacional (a través de coloquios, seminarios, conferencias, intercambios, etc...), lo que ha permitido fundamentar teóricamente la tesis desde el estudio disciplinar. Por otra parte, el constante chequeo de los mecanismos de proyecto y acción urbano-territorial en los talleres de urbanismo, con los estudiantes y compañeros, ha ayudado a pulir el método de observación.

El conjunto de referencias crea un soporte sobre el que experimentar una manera de estudiar la ciudad desde la investigación proyectual. Desencadenando el proceso de exploración urbano-territorial basado en la intuición y la incertidumbre, desde la solicitud constante de respuestas urbanas enfocadas a la intervención, a través de una inmersión profunda en el conocimiento tanto del marco físico como de la historia o la memoria de las sociedades que lo han construido y lo están construyendo.

El método iterativo y discriminatorio consta de las siguientes fases, repetidas de manera circular las veces que haya sido necesario, hasta encontrar un ápice:

En una primera fase se realiza, simultáneamente, la experimentación directa de los lugares mediante visitas al terreno y una revisión bibliográfica específica de la disciplina junto a la consulta del planeamiento o las ideas aportadas en concursos o trabajos urbanos sobre los mismos. Se obtienen así, ciertas pistas sobre en qué lugares ha de detenerse y poner el foco la tesis. La intuición, educada urbanísticamente, inicia el proceso seleccionando un ápice.

Una vez seleccionado, éste elemento es tratado como hipótesis y caso de estudio: se elige y estudia como elemento urbano condensador de los cambios comarcales en distintos momentos históricos, situándolo en el centro de la discusión y siendo abordado desde tres perspectivas:

Tabla 2.1.1 Perspectivas temporales.

Fuente: elaboración propia

El tiempo corto	El tiempo medio	El tiempo largo
ACONTECIMIENTOS Y PERSONAJES	COYUNTURAS SOCIALES POLÍTICA-ECONOMÍA- CULTURA	ESTRUCTURAS GEOHISTORIA o HISTORIA DE LAS CIVILIZA- CIONES
Observación directa. Reconocimiento físico de los lugares: Análisis del estado actual, planes para el corto y medio plazo. Para ello se han realizado diversas visitas de campo y se ha conocido la actualidad local revelada por noticieros, portales de las distintas administraciones y foros digitales	Conocimiento específico. Fuentes directas: Análisis de los proyectos, planes y cambios socio-políticos que han transformado de manera singular la ciudad y/o el Campo de Cartagena. Para ello se ha realizado la consulta de la bibliografía existente sobre la zona de estudio y de la documentación original de los proyectos, localizada en diversos archivos. Análisis de los mapas, licencia de obras y proyectos, planes, fotografías y representaciones iconográficas.	Conocimiento diagonal entre lugares y periodos históricos. Fuentes indirectas: para contextualizarlos acontecimientos locales en un entorno global de escala nacional y mediterránea, recurriendo a textos y estudios de diversas áreas de conocimiento (historia, sociología, arqueología, geografía, arte, etc.) Comparación o reflejo con otras ciudades-puerto mediterráneas.

A continuación, para corroborar las intuiciones sobre la idoneidad de los lugares o momentos seleccionados para construir el relato, comienza la lectura en clave espacial de la información y las imágenes compiladas. El trabajo gráfico es parte primordial como medio de búsqueda y encuadre de los lugares que representan los casos de estudio. Es éste un proceso lento e iterativo, métrico y relacional, que busca comprobar teorías o hipótesis esbozadas en los trabajos consultados, mediante el esfuerzo de re-dibujarlos. El propio desarrollo del trabajo hace que, una y otra vez, sea necesaria su relectura o su animación con nuevas lecturas, de forma transversal a las diversas disciplinas que trabajan sobre el espacio. Esta etapa es discriminatoria. Es un momento de la investigación donde algunos temas cogen fuerza y centralidad, convirtiéndose en ápices del territorio y otros episodios son relegados a roles secundarios o periféricos.

Una vez que el proceso valida la hipótesis, es decir, que el lugar seleccionado se confirma como ápice, el dibujo transita de herramienta a producto. Se inicia entonces la última fase del trabajo, la construcción de las cartografías tácticas.

Una explicación de la metodología en base al “diario” de la investigación de un aspecto concreto: El eje Serreta -Caridad -Gisbert una nueva apertura al mar

(Sus resultados se explican en el apartado 4.2.a. de la tesis)

Como ciudad portuaria, la experiencia adquirida en los trabajos realizados durante los cursos de doctorado sobre las ciudades de Marsella y Lisboa, imponían la pregunta de cuáles eran, cómo se mostraban y en qué estado estaban las relaciones ciudad-puerto. Éstas podían entenderse de manera paralela o perpendicular a la costa. Se definían así dos realidades espaciales. Se comenzó por las perpendiculares, las lecturas sobre Cartagena situaban la importancia en la sucesión de ejes N-S de las calles Mayor-Carmen, la calle Real, aparente charnela en el borde del casco histórico con el Arsenal, y la Cuesta del Batel en simétrica situación hacia Santa Lucía. La primera mirada sobre las ortofotos y el topográfico de escala 1:10.000 lo confirmaba.

Una primera visita a Cartagena, con el fin de consultar la documentación de su Archivo Municipal sobre los ejes mencionados, hizo que recorriera el itinerario que arrancando del puerto, llegaba hasta el Parque de Artillería, actual sede del mismo. El recorrido seguía la traza Gisbert-Serreta-Caridad.

La calle Gisbert es una calle extraña: con grandes taludes laterales, edificios que la cruzan en altura, ascensor monumental que la comunica con la cima del Monte de la Concepción, etc., despierta la curiosidad.

Durante los días que duró la consulta de documentos, el recorrido se re-

pitió. La atención por tanto, pasó de la sorpresa inicial a otros elementos. El eje no era homogéneo a lo largo de su recorrido, las calles que le interceptaban eran inexistentes en el primer tramo (Gisbert), para después ser muy numerosas (Serreta-Caridad). Al mirar a los lados, las rasantes de las transversales aparecían, por tramos, muy movidas. El eje en su conjunto tampoco mostraba un perfil longitudinal claro, lo natural es que hubiese sido un plano inclinado, más o menos constante, descendiendo hacia el mar.

De nuevo reclama atención el trabajo sobre Marsella. En él habíamos estudiado²⁶ la traza de la Rue de la République, eje de reforma interior de la ciudad que atravesando el tejido medieval y la geografía, creaba una vía de comunicación entre el Vieux Port y los nuevos muelles de la Joliette, generando una nueva fachada marítima de la ciudad en el XIX. Esta vía, de mayores dimensiones y carácter monumental que Gisbert, sin embargo mostraba ciertas similitudes: los desniveles laterales, los pasos a distinto nivel, su finalización en los muelles..., las asemejaban.

La búsqueda en el archivo municipal iba, entre tanto, avanzando según el listado confeccionado para la visita, sin arrojar información especialmente valiosa. Dentro de ese listado se habían seleccionado los documentos referentes a obras públicas. El sistema de consulta de documentos en el archivo funciona de la manera habitual, se rellena una solicitud por cada documento y un funcionario lo facilita al investigador. Algunos documentos forman parte de series o simplemente están agrupados por cajas. Dentro de una de las cajas solicitadas estaba el proyecto de Gisbert.

El posterior trabajo de gabinete, estudiando los documentos originales, reveló el valor urbano y la trascendencia, dentro de la ciudad, del eje Serreta-Caridad-Gisbert. Mientras que los ejes que habían sido tomados como hipótesis para convertirse en ápices, Mayor, Real y Batel, parecían no

26 El trabajo referido se realizó como parte del programa formativo del Doctorado de Urbanismo, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de la Universidad de Granada, junto a Silverio Martínez Iribarne.

tener la suficiente capacidad explicativa en lo referente a las relaciones ciudad-puerto, quedando relegados a elementos secundarios. La acción-proyecto tampoco los validaba, la calle Mayor es una traza consolidada, sus opciones proyectuales parecían responder a cuestiones de tipologías residenciales, de usos de las plantas bajas, etc., y no tanto a relaciones puerto-ciudad; por su parte, tanto la cuesta del Batel como la calle Real en su asimetría y disposición sobre las ramblas, aparecían como bordes urbanos donde trabajar sobre la relación de fragmentos de ciudad²⁷. Primera interacción, por tanto: Gisbert ocupaba el centro de la discusión, iniciando de nuevo el proceso.

A partir de aquí, de nuevo, el trabajo de análisis de documentos urbanísticos (el plan General, el plan especial de centro histórico, los planes portuarios,...), de localización de documentación en los archivos y de estudios sobre la misma.

Los planes urbanísticos no arrojaron en este caso propuestas significativas. En la mayoría de documentos el eje aparecía como frontera entre áreas de actuación. Buena parte de los planos históricos disponibles en el portal de archivos españoles (PARES) referían al momento de construcción del Arsenal en el siglo XVIII. En ellos aparecía una Cartagena carente de fachada marítima hacia el sur, el eje Caridad-Serreta no llegaba hasta el mar, interrumpiéndose en la ladera del Monte de la Concepción.

Una segunda visita al archivo para consultar los documentos localizados sobre Gisbert en la base de datos permitió reconstruir el proceso de proyecto.

Por otra parte las lecturas realizadas sobre la ciudad mediterránea y algunas propuestas del PEOPCH, impulsaban la indagación sobre la estruc-

27 La problemática urbana de los bordes entre piezas, casco histórico-equipamiento de Defensa, había sido trabajada por la autora en su proyecto fin de carrera "Intervención en la Academia General del Aire, San Javier, Murcia" publicado en el libro "Proyectos urbanos. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Granada" (disponible en : <http://hdl.handle.net/10481/18866> y que puede consultarse en su totalidad en <http://hdl.handle.net/10481/28142>

tura urbana en época romana. ¿Cómo fue la fundación de Cartago Nova?, ¿dónde se situaban el *cardus* y el *decumanus*?..., ¿estaba centuriado el Campo de Cartagena en relación a alguna ruta comercial? (pero éste era otro tema).

Cartagena, por suerte, cuenta con numerosos estudios arqueológicos donde se encuentran descripciones precisas del plano de la ciudad romana, amparadas en el programa de excavaciones realizado durante años. Sorprendentemente, ya que las memorias originales del proyecto no habían mostrado referencia alguna, Gisbert alargaba hasta el mar uno de los ejes fundacionales.

Acumulada una buena cantidad de documentación gráfica había llegado el momento de comenzar con la exploración cartográfica. Sobre el plano catastral de la ciudad, de escala 1:1000, se georreferenciaron los elementos reinterpretados de los estudios arqueológicos, se procedió a reconstruir la topografía previa a la apertura del tramo contra-geográfico que perforaba el terreno entre los cerros de la Concepción y Despeñaperros, se localizaron los edificios singulares y las propuestas que existían en sus bordes, etc. En resumen, se volcó a escala y de manera conjunta, el conocimiento acumulado sobre este elemento, reinterpretado en clave espacial y superponiendo a la realidad presente, el pasado y el futuro.

El eje Serreta-Caridad-Gisbert funcionaba bien como ápice, permitía ir de lo particular a lo general de manera sintética.

Los resultados de este trabajo son los que aparecen reflejados en el apartado 4.2.a. El eje Serreta-Caridad-Gisbert una nueva apertura al mar, donde podemos ver el estudio del ápice (Fig. 4.2.4).

2.3. La construcción de las cartografías tácticas

El mapa no es el territorio. El mapa se diferencia del territorio precisamente a través de actos de selección. Como práctica creativa el mapa no reproduce sino que descubre realidades previamente invisibles o inimaginables. No todos los mapas consiguen ésto, algunos simplemente reproducen lo que ya se sabe, éstos son más calcos que mapas [...] las experiencias del espacio no pueden ser separadas de las cosas que acontecen en él, es rehecho continuamente cada vez que es encontrado por gente diferente, cada vez que es representado a través de otro medio, cada vez que cambia su entorno, cada vez que se crean nuevas filiaciones. La construcción de los mapas desata potencialidades, rehace el territorio una y otra vez, cada vez con nuevas y diferentes consecuencias

Corner, J., 1999: 214

La acción creativa de dibujar el territorio, como proceso proyectivo, como exploración, enunciado o descubrimiento de posibilidades, sitúa al dibujo como canal de comunicación (herramienta o medio) entre la investigación urbana y el espacio, las líneas dibujadas y borradas modifican el plano complejo de lo real, exploran la esfera incierta de lo posible, para poder imaginar lo plausible.

No se puede asir la lógica más profunda del mundo social sino a condición de sumergirse en la particularidad de una realidad empírica, históricamente situada, fechada, pero para construirlo como “caso particular de lo posible” según Bachelard, es decir, como una figura en el universo finito de las configuraciones posibles.

Bourdieu, P. 1997-2008: 24

Las cartografías tácticas compuestas o montadas como un caleidoscopio (conjunto diverso y cambiante) y/o un plano secuencia (un único plano que recorre desde lo general al detalle) de largo metraje (la larga duración de las ciencias sociales), en ellas se mezclan tiempos históricos, información prestada de diversas áreas de conocimiento (historia, geografía, arqueología, economía, etc.) y algunos elementos entresacados de la capas temáticas de la cartografía oficial, desde las escalas territoriales a las del proyecto urbano. Aunque actúan a modo de conclusión en la investigación, o al menos como aportes al conocimiento, no son un fin en sí mismas. Mediante su realización -no olvidemos que trabajamos sobre la incertidumbre, sobre la tarea de refutar o corroborar intuiciones-, buscamos hallar cierto grado de certeza, ser capaces de cribar, dentro del complejo paisaje contemporáneo, los ápices del territorio, de perfilar aquellos lugares con mayor carga simbólica/explicativa/narrativa o con mayor capacidad para llegar a tenerla.

Su construcción ha sido un proceso lento, no lineal, donde se han ido iluminando diferentes aspectos y puntos concretos del ámbito de estudio y apagando otros, donde, en un mismo dibujo, se han representado con distinto grado de precisión, características del territorio y de la historia urbana de la ciudad, fallidos o terminados con éxito, coetáneos o no en el tiempo. En un mismo mapa, se han interpretado las características del territorio, se han reconstruido tejidos parcelarios rotos por las infraestructuras de la movilidad, buscado el rastro de cursos de agua naturales desaparecidos o añadido proyectos futuros y usos informales.

La elección adecuada de las bases cartográficas, de las fechas de las mismas, de la escala de representación de los elementos del paisaje, de sus relaciones, ha sido uno de los puntos más difíciles y de mayor reflexión de este trabajo. Las cartografías resultantes se han elaborado a partir de la idea de producir una imagen unificada, que no unitaria. Se ha evitado una metodología de clasificación, diferenciación y definición de unidades paisajísticas, temáticas o funcionales, que hubiesen podido ser útiles en

otras estructuras de otras investigaciones posibles sobre este territorio, pero que pueden desembocar en una visión fragmentada del mismo, al dividirlo en apartados estancos carentes de relación. Se ha sustituido por una lectura tramada de los elementos, las formas, las funciones, las relaciones y su evolución en el tiempo, produciendo unas cartografías diversas y heterogéneas en lo escalar y lo temporal.

El conocimiento objetivo de la realidad, tanto en las ciencias físicas como en las sociales, se sitúa en un momento concreto, se basa en los datos conocidos y disponibles, es una foto finish y por tanto, nunca llegará a ser completo, ni totalmente preciso. La cuantificación de los elementos urbanos y territoriales no es un fin en sí misma, su reconocimiento es necesario; sin embargo se cree en la necesidad de cualificar esos datos, de subrayar algunos de los elementos que forman los listados, no todas las estaciones de un tren tienen la misma repercusión territorial, ni sólo los espacios naturales protegidos generan paisaje.

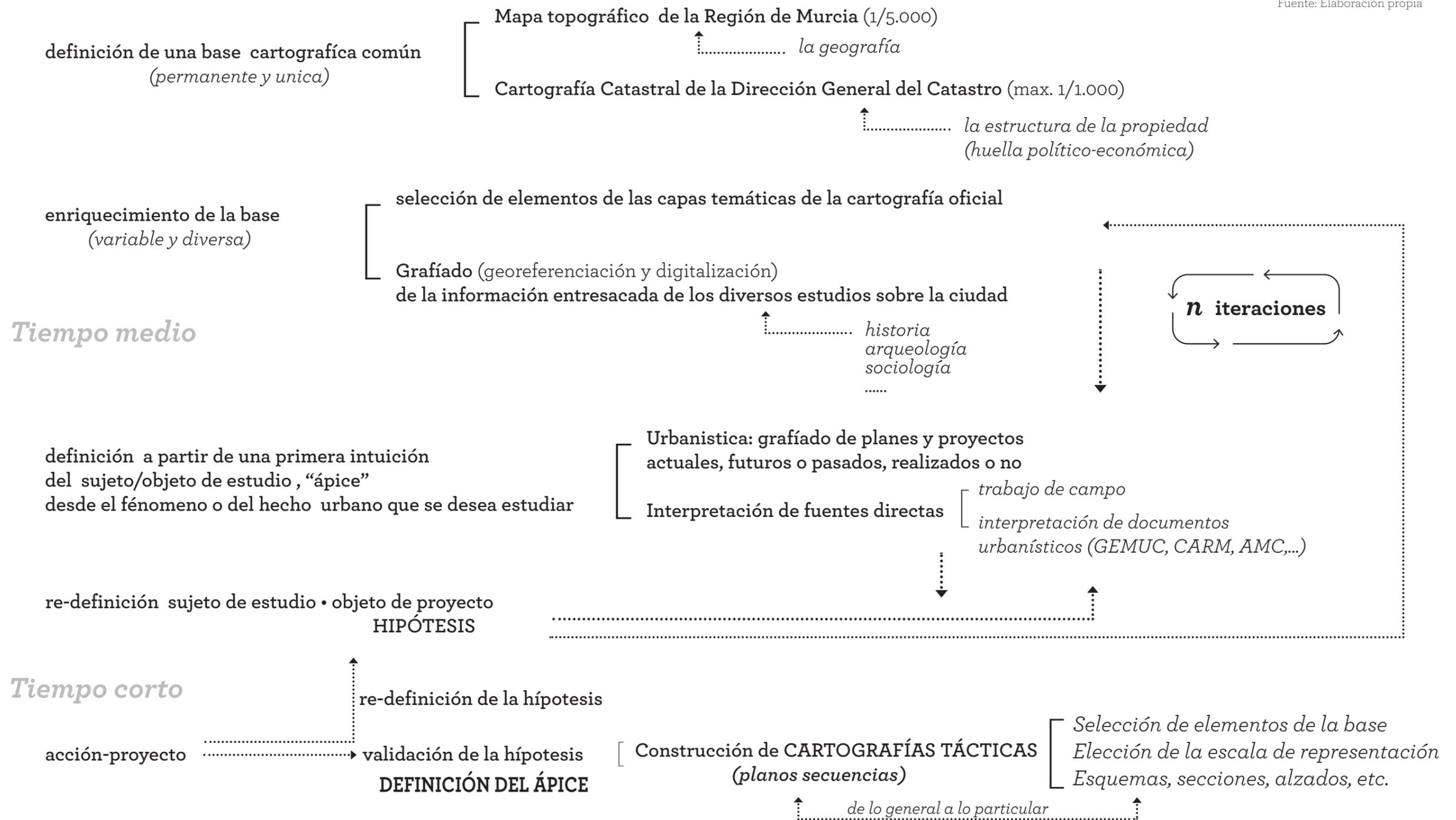
En aquel Imperio, el Arte de la Cartografía logró tal perfección que el Mapa de una sola Provincia ocupaba toda una ciudad, y el Mapa del Imperio toda una provincia. Con el tiempo, estos Mapas Desmesurados no satisficieron y los Colegios de Cartógrafos levantaron un Mapa del Imperio, que tenía el tamaño del Imperio y coincidía puntualmente con él. Menos Adictas al Estudio de la Cartografía, las Generaciones siguientes entendieron que ese dilatado Mapa era inútil y no sin Impiedad lo entregaron a las Inclemencias del Sol y de los Inviernos. En los Desiertos del Oeste perduran despedazadas Ruinas del Mapa habitadas por Animales y por Mendigos; en todo el País no hay otra reliquia de las Disciplinas Cartográficas

Suárez Miranda, 1658 en Borges, 1964

Tiempo largo

Fig. 2.2.2. Proceso de construcción de las cartografías

Fuente: Elaboración propia



Los mapas que les presentaré en el desarrollo de esta investigación no son imágenes neutras del territorio de estudio, son intencionales, selectivos, buscan descubrir posibilidades y deseos, detectando preexistencias y soportes. El dibujo ahondará en la idea de Poincaré, según la cual el “espacio representacional” es entendido como el “espacio sensorial” frente al concepto de “espacio geométrico” (Poincaré, 2002)

“El conocimiento no solo presupone los vínculos entre el que conoce y lo conocido; exige que este vínculo (entendemos aquí que el vínculo es el proyecto) cree una diferencia entre pasado y futuro. La realidad del devenir es la condición sine qua non que nos da nuestro diálogo con la naturaleza” en el mismo libro el autor cita a Bergson (Lo posible y lo real, 1930) “el tiempo como brote efectivo de novedad imprevisible [...] Lo posible es más rico que lo real. El universo que nos rodea debe ser entendido a partir de lo posible, no a partir de un estado inicial cualquiera del cual pudiera de alguna manera deducirse”. No en balde Prigogine incluso escribe “La imaginación de los posibles, la especulación sobre lo que podría haber sido, es uno de los rasgos fundamentales de la inteligencia humana”, entroncando con otra afirmaciones de Whitehead tales como “la creatividad es el principio decisivo de toda novedad.

Prigogine, I. 1996

Son, por tanto, una abstracción del territorio de estudio, un filtro de la realidad; son, como el territorio representado, no un dato sino el resultado de diversos procesos, implicando la selección de un/algunos elemento/s en relación a otros, en el interior de un conjunto/estructura al que transforman y que los transforma. Comparten con el territorio el ser proceso, producto, proyecto, y son también forma y sentido (Corboz, 2004).

2.4. Retos metodológicos y procesos *ad-hoc*, el territorio de estudio define la metodología

Las características del territorio de estudio enunciadas en la introducción explican gran parte de las fuentes documentales utilizadas. Cuando en el título nos referimos a la necesidad de una metodología y un proceso *ad-hoc* en la investigación, se espera que el lector no se encuentre confundido o desilusionado al no encontrar en estas líneas la exposición de un complejo método analítico o una reflexión sobre las “nuevas e innovadoras” maneras de afrontar el estudio del territorio y la ciudad, apoyadas en la evaluación de parámetros objetivos o en complejas operaciones desde los datos -que no información- cada vez más numerosa, más accesible y actualizada casi en tiempo real, en muchos casos obsesivamente preocupadas por la objetividad, la inmediatez y la vocación de aplicación universal.

Las fuentes consultadas han saltado entre periodos, disciplinas, escalas y encuadres geográficos, no de manera aleatoria, sino siguiendo casi exclusivamente lo que el propio objeto de estudio ha ido demandando en cada momento. Datos, gráficos, conclusiones, ideas, etc., proceden de diferentes miradas al objeto de estudio, lo que ha permitido incorporar al tema de trabajo los resultados aportados por la geografía, la historia, la economía o la arqueología, entre otras ciencias sociales. Esta aproximación no sólo ha buscado la incorporación de resultados, de datos, o de hallazgos de estudios parciales sino que también, aunque de manera tímida, ha intentado acercarse al conocimiento y discusión de los aspectos teóricos aportados por cada una de ellas.

Así, la marcada impronta militar del ámbito ha derivado en el estudio de las políticas monárquicas del siglo XVII-XVIII (enfoque histórico, por tanto), para poder entender el patrimonio militar y las restricciones defensivas que han marcado el desarrollo urbano e industrial de Cartagena, siendo necesario recurrir en numerosas ocasiones al portal de archivos españoles (<http://pares.mcu.es/>) y al de Defensa (<http://www.portalcultura.mde.es/>

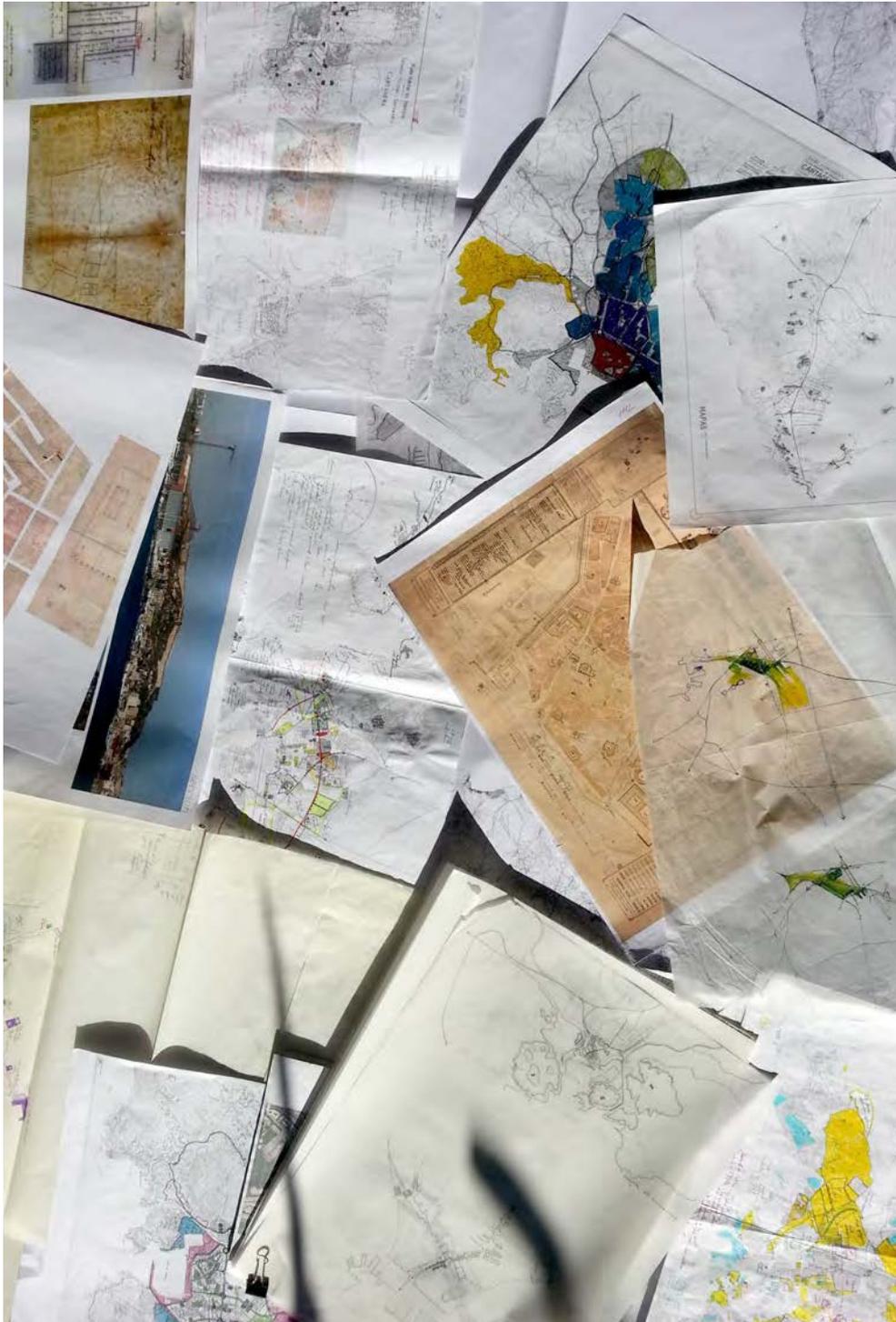
cultural/archivos/); para el proceso de re-dibujar el territorio y el espacio urbano ha sido necesaria la georreferenciación de numerosos proyectos y planes²⁸. Otro rasgo territorial, la aridez del paisaje murciano, ha requerido el análisis de las infraestructuras hidráulicas, tanto de abastecimiento como del saneamiento urbano y agrícola, para poder explicar las fases de antropización del paisaje y los crecimientos urbanos, consultándose conjuntamente las políticas agrarias y las capas de caminos, presas, redes de abastecimiento, saneamiento o drenaje del terreno disponibles en su confrontación con la edificación (enfoques prioritarios desde la geografía y la economía). El capítulo dedicado a los lugares pequeños es quizás el que mayor mezcla de fuentes y disciplinas ha requerido, el estudio de <<lo cotidiano>> se diluye entre monografías temáticas sobre plazas, comercio, barriadas, centros históricos, periferia...(con herramientas propias de la geografía urbana, la antropología y la sociología) y crónicas locales, hemerotecas, prensa, foros y blog .

Transversalmente los numerosos estudios arqueológicos realizados sobre Cartagena, han arrojado luz a la hora de comprender las huellas de civilizaciones previas que han ocupado el territorio y en muchos casos dibujado el paisaje que vivimos en la actualidad. Por otra parte, los testimonios culturales procedentes de las artes (pintura, fotografía, literatura, música, cine...) han permitido clarificar y matizar la asepsia de buena parte de la documentación científica, captar sensorialmente los lugares comunes.

Podríamos decir que, en general, el material analizado para este trabajo, prolijo y heterogéneo, tiene como criterio de selección o relación, su preocupación por lo urbano, (desde que era un ente delimitado hasta su explosión por el territorio) en el contexto general de la ciudades mediterráneas europeas y, en particular, cuantos estudios (independientemente de su origen disciplinar) se han localizado sobre Cartagena y su Campo.

Fig. 2.2.3. Materiales de la investigación gráfica

Fuente: Elaboración propia



B.1

1. Las escalas del lugar
2. Metodología
3. Objetivos

3. Objetivos

3.1. La preparación del territorio para los futuros posibles.

El objetivo principal es, como ya se ha dicho, aportar desde el campo de estudio del urbanismo, un trabajo monográfico sobre el Campo y la Ciudad de Cartagena como figura sobre fondo del Mediterráneo occidental. Estudiando y reflexionando sobre el espacio y la realidad social que lo habita. Con el fin de derivar en práctica las teorías globales y problemáticas comunes a la reforma interior de las ciudades y a las políticas de equilibrio territorial en dicho contexto.

Si entendemos que el paisaje es “una parte de la superficie terrestre que puede comprenderse de un vistazo” (Brinckerhoff, 2010), todo el territorio que somos capaces de comprender es por tanto paisaje. Los enfoques enunciados (geografía, política, economía, cultura...) construyen el paisaje y dejan su huella física, a veces perdurable mucho tiempo después de la desaparición del imperio, la sociedad o el individuo que los ideó. La tesis aporta a otros estudios existentes, procedentes de otras ramas del conocimiento, la preocupación por la dimensión física (trazados, parcelarios, alturas...) las relaciones espaciales, las directrices de transformación de los rasgos del territorio (llanura, ramblas, humedales...), el reconocimiento de los hitos del paisaje (palmeras, torres agrícolas...), etc. En definitiva, se preguntará no solo por cuáles son esos lugares de las sociabilidades mediterráneas sino también por cómo son.

Descubrir los “ápices” es otro de los objetivos. El estudio del urbanismo de Cartagena y su Campo en el pasado y presente permitirá buscar los lugares de mayor significación, sus peculiaridades, sus escalas y sus matices. Enfocar la mirada en las grandes escalas, globales y regionales, así como en la escala de los espacios más íntimos, favorecerá la comprensión de cómo las unidades más pequeñas del espacio cotidiano, del paisaje vivido, están ligadas a contextos geográficos y viceversa (Corner, 2009). Se busca validar la capacidad de los estudios monográficos sobre un lugar como base sólida sobre la que actualizar su futuro desde un urbanismo centrado

en la acción de proyectar, proporcionando los argumentos necesarios para futuras reflexiones, favoreciendo acciones precisas y eficientes de diversa escala y envergadura, que sacasen provecho de las ideas elaboradas sobre la ciudad a lo largo del tiempo y encontrando los lugares más pertinentes donde actuar.

La especulación urbana, buena o mala, es la preactualización de una expectativa, la prioridad dada al futuro sobre el presente. Esto quiere decir que lo que se valora es la capacidad del proyecto, no el proyecto en sí mismo.

Mirar con intención especulativa es lo que hace (ha hecho y ha de hacer) el urbanismo. Quiere decir que es el objeto del urbanismo (no del proyecto urbano, del diseño cívico o de la arquitectura pública) (...) Una vez más, no es el final, sino el proceso. Quiere decir que lo que nos debe preocupar es diseñar la transformación de lo que existe en tiempos, formas y medidas conformes.

Cómo añadir o derribar, o mantener. Cómo hacer pedazos, magníficos, de ciudad. Es necesario contar con: permanencias, adiciones, transformaciones.

Es necesario referir las decisiones a este proceso (más, menos o aproximadamente igual). Y, por ello, es necesario no engañarse sobre lo que se tiene y no engañar sobre lo que nos gustaría que pasase. No tan solo “dónde queremos llegar”.

3.2. Las cartografías como soporte de acciones urbano-territoriales

Las cartografías de la tesis no son un objetivo en sí mismas, son aportaciones sobre las que seguir pensando. Buscan ser base e impulso de un “Proyecto para Proyectos”, es decir, una estrategia urbanística constituida para relacionar varios proyectos urbanos sucesivos y fragmentados capaz de conjugar conservación y transformación, destrucción y construcción, delimitación e interferencias metropolitanas. (Quaroni, 2008: 19)

Ahondan en la capacidad de establecer un dialogo de la arquitectura, al dar forma y hacer visibles las ideas colectivas, con los procesos y herramientas de la planificación estratégica y el proyecto urbano.

La dimensión comunicativa del urbanismo dibujado, transforma el plan/plano en mediador entre los deseos colectivos, generales, y el conflicto de intereses de la estructura de la propiedad del suelo y de las aspiraciones personales, empresariales o de los diversos grupos de poder que actúan sobre el territorio, individuales. Es el medio para avanzar hacia la concreción, desde el “qué hacer” al “cómo hacerlo”, para medir energías y llegar a acuerdos, introduciendo la dimensión temporal, diferenciando así entre las actuaciones urgentes y las transformaciones profundas a largo plazo. Marco para la especulación positiva, lo suficientemente claro y flexible para adaptarse a la incertidumbre sin desdibujar las ideas.²⁸

²⁸ Numerosos autores han realizado aportaciones a la discusión sobre el valor del plan o del proyecto a la hora de gestionar la ciudad y el territorio. Superada, aparentemente, la disyuntiva estéril sobre la validez del plan sobre el proyecto o viceversa, las reflexiones de Bohigas y Secchi sobre la ciudad consolidada (Modelo Barcelona y Centopiazze), las aportaciones a la planificación flexible de Viganó o el “Plananning by doing” de Campos Venuti, la confianza en la escala intermedia del proyecto urbano del Laboratorio de Urbanismo de Barcelona (Solá-Morales, Busquets, Gómez-Ordóñez, Font, Domingo, Parcerisa, Rubert de Ventós, Martín, etc.) han enriquecido la discusión académica y testado sus aciertos o desatinos en la realidad, señalando o cimentando una línea sólida de trabajo. El artículo de Pablo Elinbaum, Una relación renovada entre el plan y el proyecto, de la *Revista Iberoamericana de Urbanismo* n°7, 2012, *Miradas Intencionadas*, nos ofrece una revisión reciente de la discusión plan/proyecto.

Veintisiete siglos que nos han enseñado el valor del tiempo en la planificación de una ciudad y que un verdadero plan no puede ser completo, por lo que también tiene que ser lento y continuo, es decir, que una planificación eficiente, por la misma fuerza de los hechos, tiene que ser concebido de manera abierta, flexible, preparada para adaptarse a cualquier cambio producto de hechos externos o de efectos secundarios y terciarios de la propia planificación que se está llevando a cabo, pero también nos ha enseñado esta historia que en virtud precisamente de esta necesidad de continuidad y apertura es preciso que el proyecto se caracterice por una flexibilidad en las actuaciones particulares, táctica, combinada con una continuidad, en este caso estratégica, para las ideas de fondo, en el diseño más general que se pretende realizar, un punto de fuga bien definido y una fe que lo sostenga, liberándolo de la caducidad de los signos y las palabras.

Quaroni, 2008:115

B.2

4. Cartagena y su Campo

4.1 Cartagena una ciudad-puerto

4.2. La extensión de la cruceta
fundacional y del centro

4.3. Una lectura de la estructura
espacial de Cartagena

4.4. Las calles mayores del siglo XX.
Suturas transversales en la periferia

4.5 Transformaciones recientes: entre
la recuperación histórica y el consumo turístico

B.2

4. Cartagena y su Campo

4.1 Cartagena una ciudad-puerto

4.2. La extensión de la cruceta fundacional y del centro

4.3. Una lectura de la estructura espacial de Cartagena

4.4. Las calles mayores del siglo XX. Suturas transversales en la periferia

4.5 Transformaciones recientes: entre la recuperación histórica y el consumo turístico

4.1 Cartagena una ciudad-puerto

Cartagena, desde su fundación, ha ido adaptándose y adaptando el marco geográfico según las necesidades sociales, políticas y económicas en cada momento histórico. Permanece como enclave defensivo y comercial con las distintas civilizaciones mediterráneas favorecida por su puerto natural. El carácter escaso y torrencial de las lluvias litorales murcianas marca los tipos de cultivo, los problemas de abastecimiento urbano, las epidemias, las infraestructuras, la arquitectura y los lugares de sociabilidad. Las marismas y las zonas pantanosas son desecadas, roturadas o construidas, la riqueza minera de las sierras litorales determina las épocas de bonanza de la comarca y el crecimiento de la ciudad.

Las funciones principales de la ciudad-puerto, militares y defensivas, impusieron sus leyes espaciales hasta el siglo XVIII. Como otras muchas ciudades mediterráneas, durante la segunda mitad del siglo XIX, sufre un importante crecimiento demográfico fomentado por el comercio y la incipiente industrialización, vinculados al desarrollo del puerto y el ferrocarril. El aumento de la población produjo el hacinamiento y degradación del parque de viviendas y las condiciones higiénicas dentro de los recintos amurallados, en especial en aquellas que eran plazas fuertes.

En 1873, tras los daños causados por la revolución cantonal y las epidemias, con la petición del derribo de las murallas se inicia un programa de renovación, ensanche y mejora de las condiciones de salubridad de la ciudad y del puerto que dura hasta la crisis de 1914. Las actuaciones como el muelle de Alfonso XII, inaugurado en 1885 y construido sobre el material de desmontes de la calle de Gisbert, la construcción del nuevo Ayuntamiento (año 1899) y el derribo de la Puerta del Muelle en 1902, el generoso programa de reformas interiores y alineaciones del proyecto de ensanche del año 1896, paralelo a la desecación y urbanización del Almarjal, siguen con mayor o menor fortuna su construcción según los ciclos económicos de la minería y los acuerdos entre el Ramo de Guerra y la municipalidad.

Fig. 4.1.1: Superposición del proyecto del Arsenal de Marina de Sebastián Feringán (1751), área de la ciudad medieval y sedimentos del Mar de Mandarache, sobre cartografía actual.

Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía del catastro (2012) y los planos MPD, 21,011 y MPD,24, 002 de <http://www.mcu.es>

-  Sedimentos del Mar de Mandarache, en el momento de iniciar el proyecto del Arsenal
-  Límite urbano en 1751
-  Ramblas y la acequieta

Leyenda Proyecto de Ferignan, 1751:

- | | |
|---|--|
| A. 52 almacenes de desarme | a. cerca del Arsenal |
| B. cordelería | b. puerta principal |
| C. almacén de alquitrán | c. torre para arbolar |
| D. 3 almacenes para géneros excluidos | d. caño para aguas dulces en la dársena |
| E. atrio, asamblea, librería | e. calle Real |
| F. tinglado | f. fuente |
| G. 3 almacenas pare pipería | g,h, i. casa y solares |
| H. fraguas | i. campo santo |
| I. tinglados para maderas | m. Casa de Rey |
| K. parque de artillería | n. cuartel para dos batallones |
| L. sala de armas | p. frente de fortificaciones |
| M, dársena para embarcaciones menores | q. baterías avanzadas |
| N. dique para arboladuras | r. cuartel para tres batallones |
| O. 5 navas para arboladuras | s. hospital para 3.000 camas |
| P. canal astillero y tinglados pera embarcaciones menores | t. muelle del hospital |
| Q. teneduría general | u. puerta del puerto comercial |
| R. diques secos para navíos | v. conducto abovedado para salida de aguas |
| S. astilleros | x. Plaza para anclas |
| T. aserraderos | 1. Puerta de San José |
| V. tinglados para maestranzas | 2. "Coliseo de los Romanos |
| W. estufa para volver maderas | 3. Castillo |
| Z. puerta para materiales | 4. Catedral |
| | 5. Convento de Santo Domingo |
| | 6. Colegio de la Compañía de Jesus |
| | 7. Convento del Carmen; |
| | 8. Puerta do la Serreta. |

Rambla de Benipila

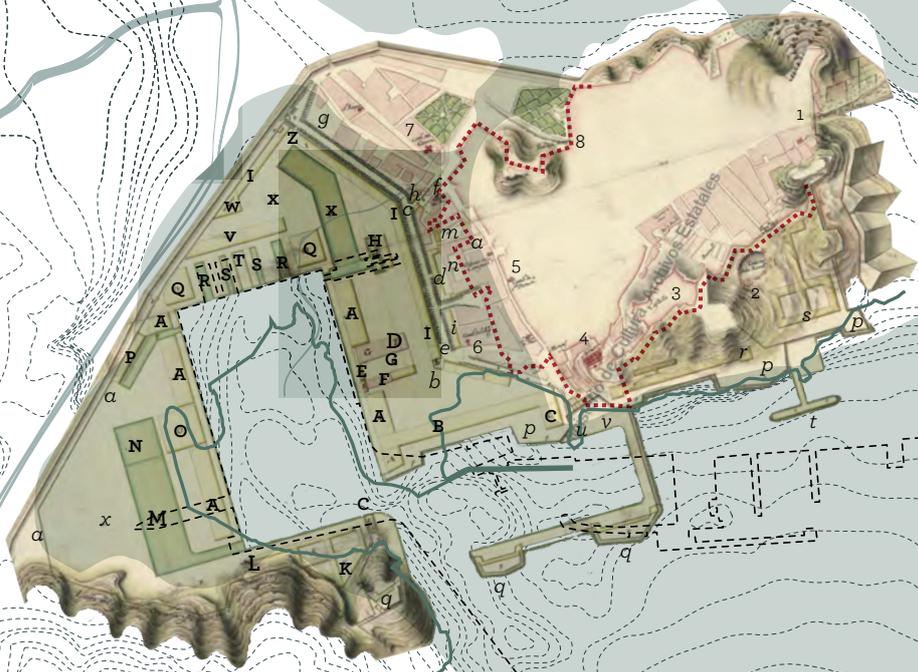
Rambla del Hondón

Almarjal

Rambla de La Concepción

Rambla de Santa Lucía

Algameca Chica



N
1 kilometro

Cartagena comparte con otras ciudades portuarias -donde la burguesía de los negocios, la incipiente clase media y el estamento social constituido por profesionales liberales (médicos, ingenieros, militares, arquitectos, abogados, etc.) tuvo un peso considerable-, rasgos de identidad, historia y tipo de relaciones de dependencia con su territorio circundante. El carácter de la ciudad queda marcado por su puerto y el emporio minero que impregnó rasgos levantinos a las costumbres y a la idiosincrasia; incluso el campo es urbano y los agricultores más comerciantes que campesinos. Este aire cosmopolita y comercial es acentuado por su condición de plaza fuerte y arsenal militar, aumentando en su población el número de extranjeros, soldados y funcionarios. (Pérez-Rojas, 1987). Cartagena, Marsella, Nápoles, Argel, Barcelona, Málaga, Valencia,..., todas estas ciudades-puerto alcanzaban o superaban los 100.000 habitantes en el primer decenio del siglo XX, duplicando su población entre las últimas décadas del siglo XIX y las primeras del XX.

La presión demográfica y social que ejerció tal concentración humana en la ciudad, como consecuencia de las continuas remesas de inmigrantes locales, nacionales o extranjeros que alcanzaban cada día la capital en busca de una existencia mejor, y la carencia de un parque de viviendas suficiente y digno provocó graves tensiones sociales, políticas y económicas además de profundas transformaciones urbanísticas. Cómo afectaron en el plano físico estos cambios a la ciudad, impulsando el derribo de las murallas y el proyecto de ensanche, será tratado en el punto 4 del actual capítulo y en el 4.3.

La industrialización a orillas del Mediterráneo se produce, en la mayoría de casos, tarde y con escaso grado de desarrollo en relación al centro y norte de Europa. La España del diecinueve moderniza sus ciudades con los planes de ensanche que convertirán la urbanización en su industria específica, la ciudad aglutina el capital, su construcción es objetivo financiero y genera plusvalías (Gómez-Ordoñez, 1977). El ensanche en Cartagena aunque no fue un éxito en su momento, entre otras cosas porque el

proceso urbanizador se estaba produciendo en los barrios suburbanos, las pedanías y en la nueva ciudad minera de La Unión, marcó las líneas de desarrollo de la ciudad durante el siglo XX (ver apartado 4.3). La urbanización y la construcción se convirtieron desde este momento en receptores y dinamizadores de capital minero y agrícola, iniciándose en la comarca una fiebre urbanizadora que ha durado hasta la actual crisis inmobiliaria.

Tabla 4.1.1: Crecimiento de la población entre 1860-1910 e inicio del proyecto de ensanche de las ciudades -puerto del litoral Mediterráneo Peninsular.

Elaboración propia a partir de datos del Instituto nacional de Estadística. <http://www.ine.es/>

CIUDAD	POBLACIÓN EN 1860	POBLACIÓN EN 1870	POBLACIÓN EN 1910	INICIO DEL ENSACHE
Barcelona	189.948 (1ª)	272.481 (1ª)	533.000 (1ª)	1859
Málaga	94.732 (3ª)	115.882 (3ª)	136.365 (3ª)	1861
Alicante	34.926 (6ª)	31.162 (6ª)	55.300 (6ª)	1874
Valencia	107.703 (2ª)	143.861 (2ª)	233.348 (2ª)	1884
Cartagena	54.315 (5ª)	75.905 (4ª)	102.542 (4ª)	1896
Cádiz	71.521 (4ª)	65.028 (5ª)	67.174 (5ª)	1900
Almería	29.426 (7ª)	40.338 (7ª)	48.407 (7ª)	1900

De las cuatro vertientes funcionales del puerto, militar, comercial, pesquera y turística, se atenderá a la condición militar y se discutirán los rasgos urbanos y las actuaciones territoriales derivadas de su condición de Plaza Fuerte, su construcción como embajada del Estado y como los cambios legislativos, la influencia de los conflictos globales, los adelantos en la industria armamentística o la modernización del ejército, entre otros, han marcado la evolución del campo y la ciudad de Cartagena. Aquellos periodos en los que el Estado ha adoptado una postura expansiva o activa, bien por sus intereses políticos en el Mediterráneo, bien por los económicos, la ciudad, por su intensa dependencia centralista, ha vivido periodos de bonanza económica y urbana, cayendo en recesiones y crisis profundas en los periodos de pasividad estatal.

«...a la verdad, ni la feracidad de los terrenos de sus alrededores, ni la salubridad del aire, ni la delicadeza de sus aguas, ni alguna otra de las circunstancias que suelen estimular al establecimiento de nuevas poblaciones, han podido influir en la de Cartagena, población puramente militar, que ha ido en aumento mientras la nación ha sido rica y comerciante ...; en el día que casi ha desaparecido la prosperidad pública, en Cartagena más que en otro punto de la Península, se hacen perceptibles los tristes efectos de las circunstancias.»

El Informe del Coronel Ildefonso Sierra, 1845 en
Guimaraens, 2008: 236

Los rasgos urbanos en relación con el puerto comercial serán tratados en el siguiente epígrafe, mientras que la incidencia del turismo se abordará en el apartado 4.5. La menor impronta, en cuanto a implicaciones espaciales, de la actividad pesquera, pero mayor en cuanto a sus relaciones con el tejido cercano, será referida al considerar el significado para la ciudad del barrio pesquero de Santa Lucía.

4.1.a Una ciudad del Estado: la construcción de una Plaza Fuerte española en el Mediterráneo

a1• La ciudad puerto militar

Aun hoy, la ciudad, tras los desarrollos industriales y residenciales del siglo XX, muestra en su paisaje urbano una fuerte presencia de edificios, áreas de protección e idiosincrasia derivada de la decisión de convertirla en base naval de la política estatal en el Mediterráneo. Iniciado este proceso por los Reyes Católicos, es tras la Guerra de Sucesión cuando Felipe V decide convertirla en Capital del Departamento Marítimo del Mediterráneo, iniciando un programa de fuerte inversión pública con la construcción del Arsenal y el complejo industrial necesario para su abastecimiento. El trabajo y el dinero aumentaron notablemente la población y las necesidades de vivienda, lo que repercutió en la densificación del centro histórico y el incremento de población en los arrabales y diputaciones situadas más allá de los límites inundables del Almarjal.

La alta proporción de **grandes recintos institucionales**, sobre todo militares, es una de las características más notables del núcleo urbano de Cartagena. Si añadimos a estas parcelas las fincas religiosas, los monumentos clásicos, los recintos fabriles del sector de levante y las infraestructuras necesarias para la actividad portuaria, nos encontramos una **morfología urbana** plagada de fracturas, rupturas, cambios de escala y discontinuidades, teatralmente acentuada por la sucesión de cerros y hondonadas. La ciudad previa al ensanche del diecinueve se organiza en focos de actividad, según nodos y sus ejes de conexión, en una red policéntrica, donde se distribuyen los movimientos de: la población civil, las tropas, los marineros, los estivadores o las mercancías.

La configuración de Cartagena como puerta del Estado comienza en la segunda mitad del siglo XVII, al convertirse la bahía natural en sede permanente de la Flota de Galeras (Fig.4.1.3). En aquellos momentos dicha flota era la principal arma de los Austrias en su expansión y control de los nu-

merosos territorios que poseía en el Mediterráneo, disputados a otomanos y berberiscos principalmente, pero también a otras naciones europeas como Francia o Inglaterra. Las luchas navales condicionadas por las corrientes marinas y la meteorología, se producían en periodos estivales dejando anclada la flota durante meses y a las tropas residiendo en la ciudad. Esta decisión atrajo población y marcó la historia de Cartagena, al cimentar su posterior configuración como Base Naval, pero en aquellos momentos no supuso la aplicación de un programa importante de actuaciones de infraestructuras o edificatorias. Se aprovecharon las condiciones naturales del puerto y la defensa con que la geografía propiciaba al enclave urbano.

Mientras permanecía como base de Galeras, su principal repercusión urbana no fueron las grandes obras, sino el incremento considerable de la población y, sobre todo, del comercio de mercancías. Las necesidades de avituallamiento de las tropas y también el de otras plazas que dependían de ella, como Melilla, Oran, Mazalquivir y Bugía requería de numerosos productos básicos y para el mantenimiento de los navíos.

Además de Puerto de Guerra debido al carácter mixto, militar y comercial, de las expediciones, se convertía también en la puerta de salida de materias primas de Castilla y de entrada de productos manufacturados; un ejemplo de ello es la exportación de lana castellana desde el puerto de Cartagena hasta los telares de los Países Bajos españoles o de seda a Génova a lo largo del denominado “Camino Español o Camino de Flandes”, que era el mismo itinerario que seguían los tercios para combatir al infiel.

Episodios territoriales de una Cartagena nodal:

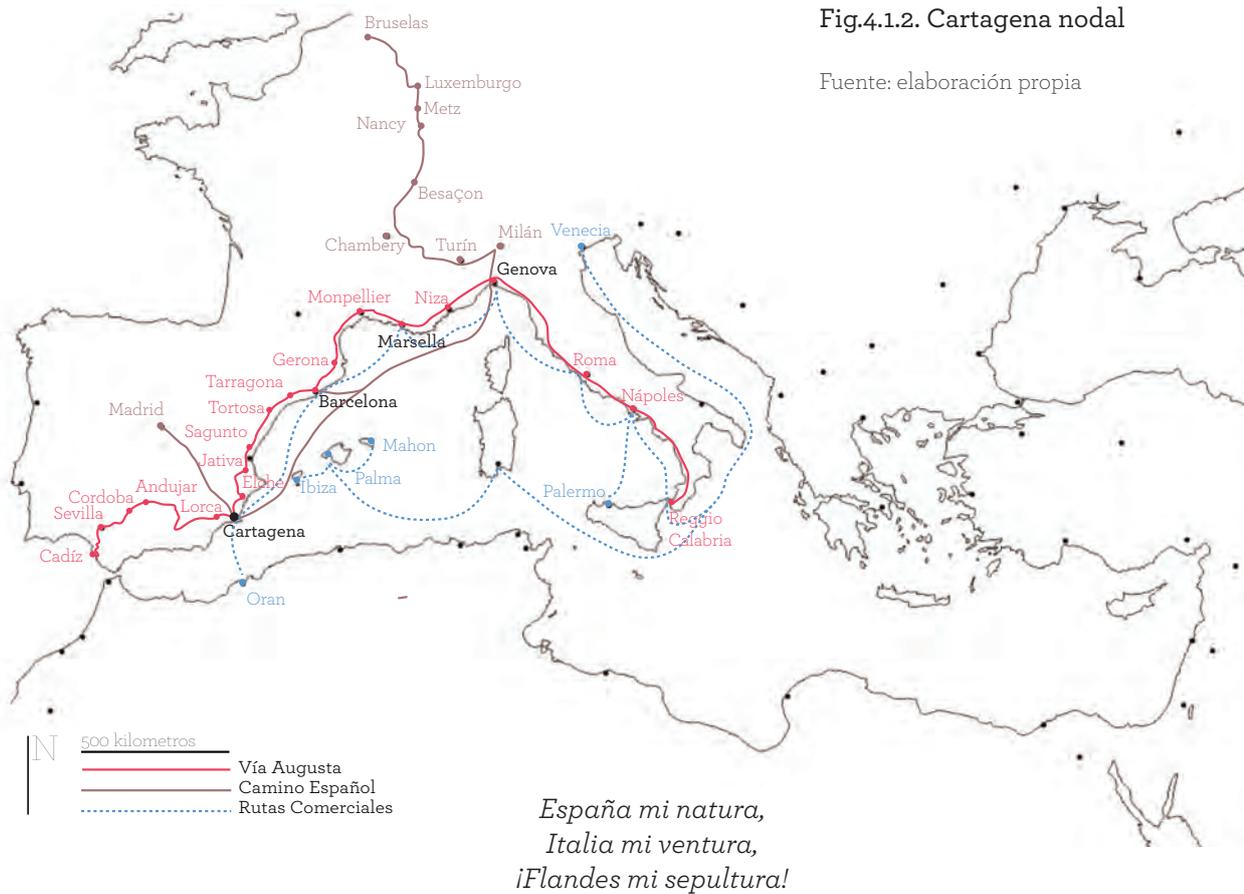
El camino de Anibal, exportación de minerales

La Via Augusta, transporte de sal, pescado, esparto, minerales

Puerto de salida de moriscos tras ser expulsados

Camino de Flandes, lana merina a Flandes y seda a Génova

Rutas turísticas, en el XIX (Marsella-Cartagena-Oran), actualmente las de cruceros del Mediterraneo



La interrupción del eje comercial entre Flandes (Amberes) y el Norte de España (Bilbao, Santander, Laredo, etc) durante la rebelión de los holandeses y las guerras posteriores con ellos, y el crecimiento económico de las ciudades del norte de la península itálica, tuvieron mucho que ver con el florecimiento de colonias genovesas -y del comercio en general- en los puertos del Levante y Sureste español. Cartagena experimentó entonces una auténtica oleada de comerciantes de muy diversos orígenes y una importante dinamización de su actividad comercial, tanto en lo que se refiere a la variedad de actividades, a su intensificación o a la ampliación de las zonas geográficas con que se relacionaba.

Las guerras que hubo de mantener Carlos V y que hubo de continuar Felipe II en Italia y Flandes fundamentalmente, ocasionaron que hacia el 1530 el emperador creara en Cartagena la Proveduría de Armas y Fronteras, que no era otra cosa que el centro de avituallamiento de los Tercios, que salían de Castilla por este puerto mediterráneo rumbo a Italia y de allí a Flandes, si así procedía. En la segunda mitad del siglo XVI Felipe II hizo levantar también en esta ciudad la Casa del Rey. Conviene que recordemos lo que era la Casa del Rey de Cartagena, posiblemente la intendencia mayor de Europa, porque desde allí se abastecía a las tropas, entre otras cosas, de la pólvora que allí se fabricaba. (Vera, 2010: 89)

En el caso de Cartagena, hasta bien entrada la Edad Moderna es difícil hablar de «Puerto de Cartagena». En ningún plano aparece obra civil alguna, ya que todo el equipamiento se reducía a una amplia rada con varios varaderos. A fines del siglo XVI existían dos varaderos: «El Arenal» y la «Playa de Santiago». El primero, el que reunía mejores condiciones, era el conocido como «Varadero de Galeras», y estaba situado en la costa meridional del Mar de Mandarache. La desembocadura en él de la rambla de Benipila obligaba a su limpieza y dragado frecuente; el primer espigón del puerto fue anterior a 1540, y así se mantuvo hasta la construcción del Arsenal.

Así, en el lugar en que sólo había un varadero de galeras y un pequeño espigón, pero cuya bahía natural había sido utilizada desde la antigüedad desde el punto de vista comercial y militar, se construyó lo que Merino ha denominado «gran arsenal del Mediterráneo español».

Roda, 2007: 426

No será hasta su designación como Capital del Departamento Marítimo del Mediterráneo por Felipe V, siguiendo el Plan de Patiño en 1726 (que organizaba según tres departamentos la marina Española concentrando la



Fig.4.1.3. Cartagena Base de Galeras

Fuente: elaboración propia a partir de Munuera-Blázquez Navarro, D. 2010 y del plano de la Plaza del *Atlas Político y Militar del Reyno de Murcia formado por el Capitán de Ynfanteria E Ingeniero Ordinario de los Rs Exercitos Don Juan José Ordovás, 1799.* (AGMM AT-161. Atlas de Ordovás)

construcción de naves de guerra), cuando se aborde un ambicioso plan de construcción de infraestructuras y equipamientos que durará todo el siglo XVIII bajo el mandato de cuatro reyes.

La capitalidad en si misma atraía nueva población, civil y militar "*pero lo verdaderamente trascendental para la Cartagena del segundo cuarto del siglo XVIII es que a esta capitalidad vaya unido un Arsenal. Estas complejas instalaciones exigen la presencia de actividades afines capaces de proveerlas de materias primas, útiles, herramientas, pertrechos de todo tipo, agua, alimentos, etc. De este modo, en su entorno, se genera un activo comercio, un intenso tráfico de materiales y de hombres y un sin fin de bares, tabernas y demás lugares de esparcimiento. En definitiva, la designación de Cartagena como capital del departamento supone la creación de lo que muy bien puede denominarse como complejo industrial de gran envergadura que sigue las líneas marcadas por la política de intervencionismo estatal. Por consiguiente, puede decirse que en los albores de la revolución industrial aparece el nombre de Cartagena, aunque para su desgracia esta revolución muere en plena juventud, pero inevitablemente deja sus huellas*".

Andrés Sarasa, 1987:58 y 1989:8

El Arsenal junto a los astilleros forman un complejo funcional militar-industrial que repercute tanto en el incremento de la población civil como en la militar.

Fig.4.1.4. Vista del Puerto Comercial y del frente marítimo de Cartagena.
 Autor: Anónimo.

Fuente: Rubio Paredes, J.M., 2002.

En el grabado podemos observar en primer plano con un 1 El muelle de la Plaza, con un 2 El Muelle Alto o de Roldán; en segundo plano, las puertas del muelle, el mar llegando a la base de la Muralla del Mar, las fachada sur regular del siglo XVIII y el Castillo sobre el Monte de La Concepción.



Fig. 4.1. 5. Plano de Cartagena en el qual se describe el camino del Aqueducto i sus Fuentes

Autores: Sebastián Feringan Cortés y Phelipe de León y Mafey Fuente: Red de bibliotecas de archivos estatales Disponible en: <http://www.mcu.es/ccbae/es/consulta/registro.cmd?id=180306>

La imagen expresa la idea de la ciudad como puerta y punto nodal, esquematizada en la ruta de las mercancías desde el interior al muelle de la plaza y en los lugares de sociabilidad vinculados a las fuentes.



Fig.4.1.6. Plano que manifiesta la Plaza Mayor de la Ciudad de Cartagena con las Calles y Manzanas que la cierran, 1786 - 1788.

Fuente: Red de bibliotecas de archivos estatales Disponible en: <http://www.mcu.es/ccbae/es/consulta/registro.cmd?id=182072>

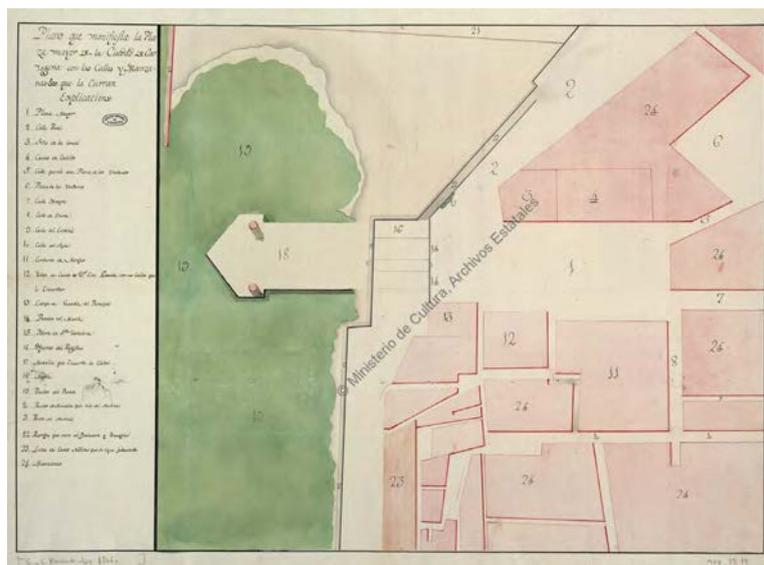


Fig. 4.1.7. Diversos proyectos del Arsenal de Cartagena (1717-1731), de los ingenieros Rez, Monteguiu y Ferignan

Fuente: Montaje propio a partir de documentos originales del Portal de Archivos Estatales

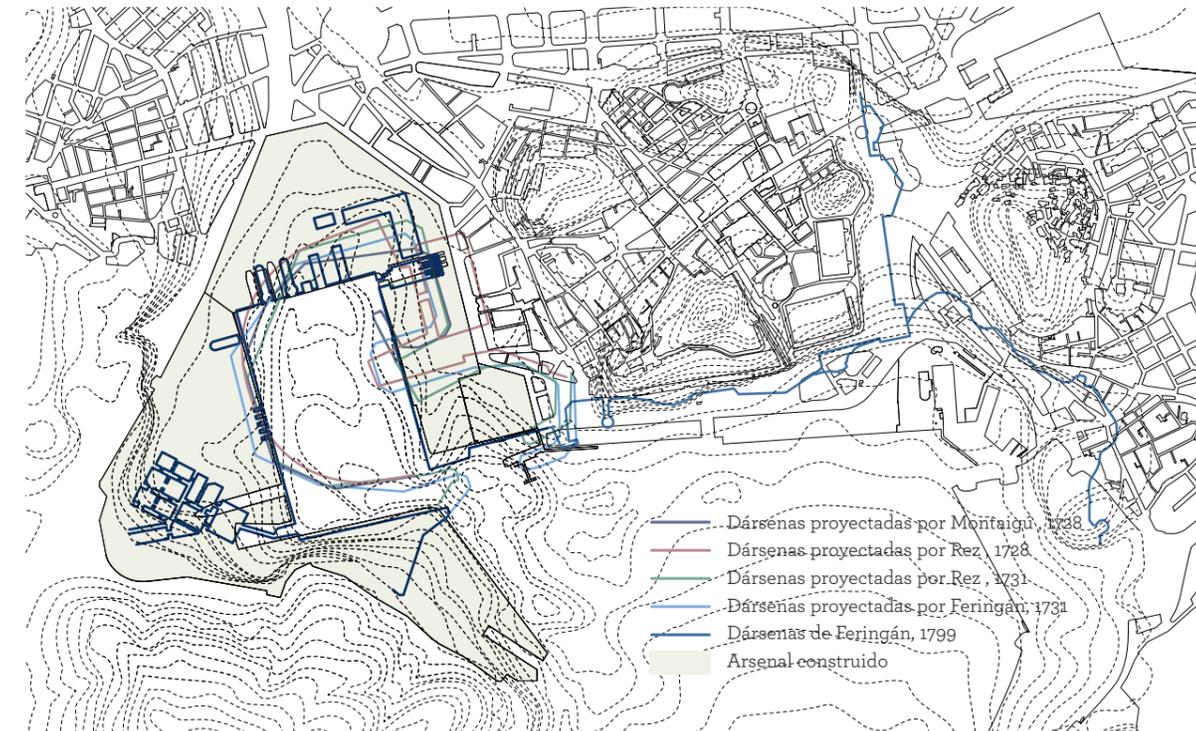
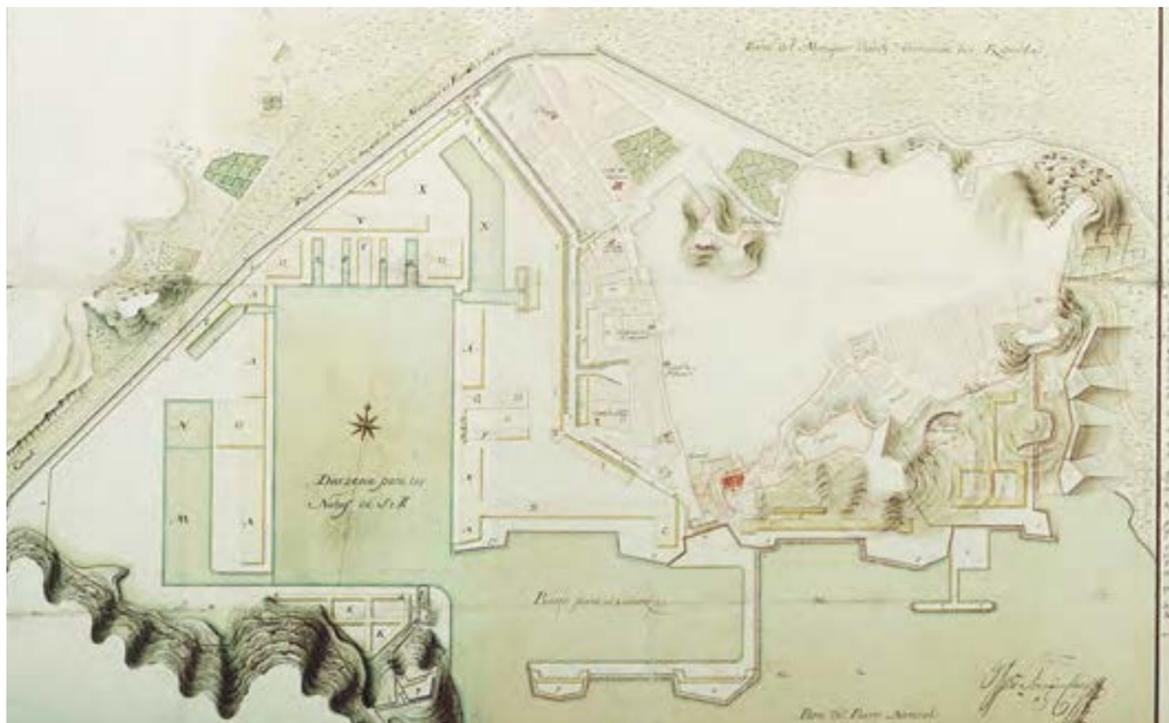
En las tres primeras imágenes puede observarse como la fachada portuaria proyectada se orienta hacia el O (donde la situaron los romanos) y la dársenas, militar y comercial, se situaban conjuntamente. La propuesta definitiva de Ferignan y Cortés (1751) donde se aprecia las mayores dimensiones de las instalaciones y la disgregación de las dársenas, la militar sobre el Mar de Mandarache y la comercial orientada hacia el sur, antecedente de las transformaciones portuarias del XIX. El plano inferior superpone sobre el catastral actual (2012) las dársenas proyectadas.



Tabla 4.1.2 Resumen superficies y perímetros de las dársenas de los distintos proyectos para el arsenal de Cartagena

Fuente: Elaboración propia completando el trabajo de Peñalver Martínez, M. J.; Maciá Sánchez, J. F. para el periodo (1717-1731)

	Superficie (m ²)	Perímetro (m)
Dársena Montañigú (Aprox. 1728)	258.785,00	2.588,32
Dársena Rez (30/11/1728)	237.965,24	2.080,66
Dársena Ferignán (Aprox.04/1731)	254.491,35	1.916,10
Dársena Rez (02/05/1731)	224.325,65	1.789,93
Dársena Ferignán (Aprox.1751)	491.445,08	5.708,68



La ciudad ha de convertirse en Plaza Fuerte, fortificando su emplazamiento y levantando presidios, almacenes, hospitales, cuarteles, etc. para dar servicio a los estamentos militares, lo que supone un importante incremento de la inmigración vinculada a los trabajos de construcción, que a su vez, requiere de alojamiento.

Convertida en puerto Mediterráneo de la Corona de Castilla, la plaza irá asumiendo un papel cada vez más trascendental, transitando del tradicional enclave defensivo puntual, a eslabón de un sistema defensivo territorial. Se inicia pues un debate que enfrenta a las necesidades estratégicas de la Corona con las necesidades propias de la Ciudad, y, para la primera, Cartagena es “Puerto” antes que “Núcleo urbano”.

Guimaraens, 2007: 167

Como puede observarse en la tabla 4.1.3, el arranque de las obras del Arsenal en 1751 supone un incremento de la población, duplicándose entre 1733 y 1768, fenómeno que se producirá de nuevo, con mayor rapidez incluso, en el siglo siguiente, volviendo a duplicarse la población entre 1841 y 1857 al calor de la explotación mineral de la sierra y el desarrollo del puerto comercial. Habrá que esperar un siglo, hasta 1960 para que Cartagena duplique de nuevo su población.

La batalla de Lepanto fue un combate naval de capital importancia que tuvo lugar el 7 de octubre de 1571 en el golfo de Lepanto, frente a la ciudad de Naupacto, situado entre el Peloponeso y Epiro, en la Grecia continental. Se enfrentaron en ella los turcos otomanos contra una coalición cristiana, llamada Liga Santa, formada por el Reino de España, los Estados Pontificios, la República de Venecia, la Orden de Malta, la República de Génova y el Ducado de Saboya. Los cristianos resultaron vencedores, salvándose sólo 30 galeas turcas. Se frenó así el expansionismo turco por el Mediterráneo occidental. En esta batalla participó Miguel de Cervantes, que en las vísperas de la batalla de Lepanto, pasó una temporada en la ciudad dedicándole estas palabras: “Con esto poco, llegué al puerto al que los de Cartago dieron nombre. Cerrado a todos vientos y encubierto, y a cuyo claro y singular renombre se postran cuantos puertos el mar baña, descubre el sol y ha navegado el hombre”.

Miguel de Cervantes en Souto Aguirre, 2012

Tabla 4.1.3. Evolución de la población de la ciudad y/o municipio de Cartagena

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del Catastro de Ensenada, Censo de Floridablanca, Censo de Población del I.N.E. y datos extraídos de los trabajos citados en la bibliografía de Sarasa (1987), Armario(1993), Gómez Vizcaíno y Munuera Navarro (2004).

Año	1591	1646	1694	1713	1733	1756	1768	1769	1787	1841	1857	1860	1874	1877
Habitantes en la ciudad				10.200	12.800		25.825		28.679	30.188	59.618	54.315	-1636	75.908
									(*)				(**)	
Habitantes del municipio	4184	3200	9788			28.151		33.308	46.568					
									(**)					
Año	1887	1900	1910	1920	1930	1940	1950	1960	1970	1981	1991	2001	2011	2014
Habitantes en la ciudad	84.230	103.373	102.519	101.613	102.705	115.468	110.979	122.387	143.466	167.936	168.023	184.686	215.757	216.451

(*) Según los estudios del profesor Andrés Sarasa, a la población de la ciudad habría que añadir 10.000 militares que no aparecían contabilizado, (**) Otros autores como Townsed elevan el número a 70.000, (***) Tras el fracaso del Cantón de Cartagena, parte de la población es exiliada a Orán

Breve mirada comparativa entre Cartagena, Cádiz y Ferrol

La dinastía de los Borbones decidió reorganizar la Marina de Guerra, dada la necesidad de defender las costas españolas y las colonias americanas, así como de tutelar el comercio con América. A tal fin se dividió en 1726 el litoral peninsular en tres departamentos marítimos, en torno a cuyas capitales se instalaron otras tantas bases navales y arsenales. Mientras Cartagena se convertía en sede del Departamento de Levante (Mediterráneo), Cádiz y Ferrol lo hacían del Departamento Sur y Departamento del Norte, respectivamente.

A nivel urbano, como se observa en las figuras, las instalaciones siguieron pautas de ubicación diferentes. En Cartagena y el Ferrol el arsenal se construyó junto al pequeño núcleo existente, mientras que en Cádiz, la Carraca, se instaló en el seno interior de la bahía, alejado de la ciudad y separando el puerto militar del comercial. Las ubicaciones similares del Ferrol y Cartagena, muestran una diferencia clara en su relaciones urbanas, mientras en Ferrol las instalaciones militares son proyectadas de manera conjunta con un nuevo barrio, lo que ha facilitado la evolución conjunta de la ciudad con el puerto militar y comercial, en Cartagena el arsenal se proyecta como un recinto anexo pero independiente de la ciudad.

Tanto Llovet como Cermeño, proyectistas implicados en las obras del arsenal, habían proyectado dos barrios; el del Esteiro en Ferrol, para los trabajadores del Arsenal y el de la Barceloneta en Barcelona, para el realojo de la población del sector de la Ribera expulsada para levantar la Ciudadela por Verbom, antes de trabajar en la fortificación de Cartagena. Sin embargo, la adecuación de la Plaza Fuerte cartagenera no contará con un programa residencial de apoyo a las instalaciones militares; la población militar contará con sus cuarteles y residencias dentro del recinto del Arsenal o en los edificios construidos para tal fin en el contorno del casco histórico, mientras que el Cuartel de Presidarios se encargará de alojar a los condenados a trabajos forzados en las obras del mismo, recayendo

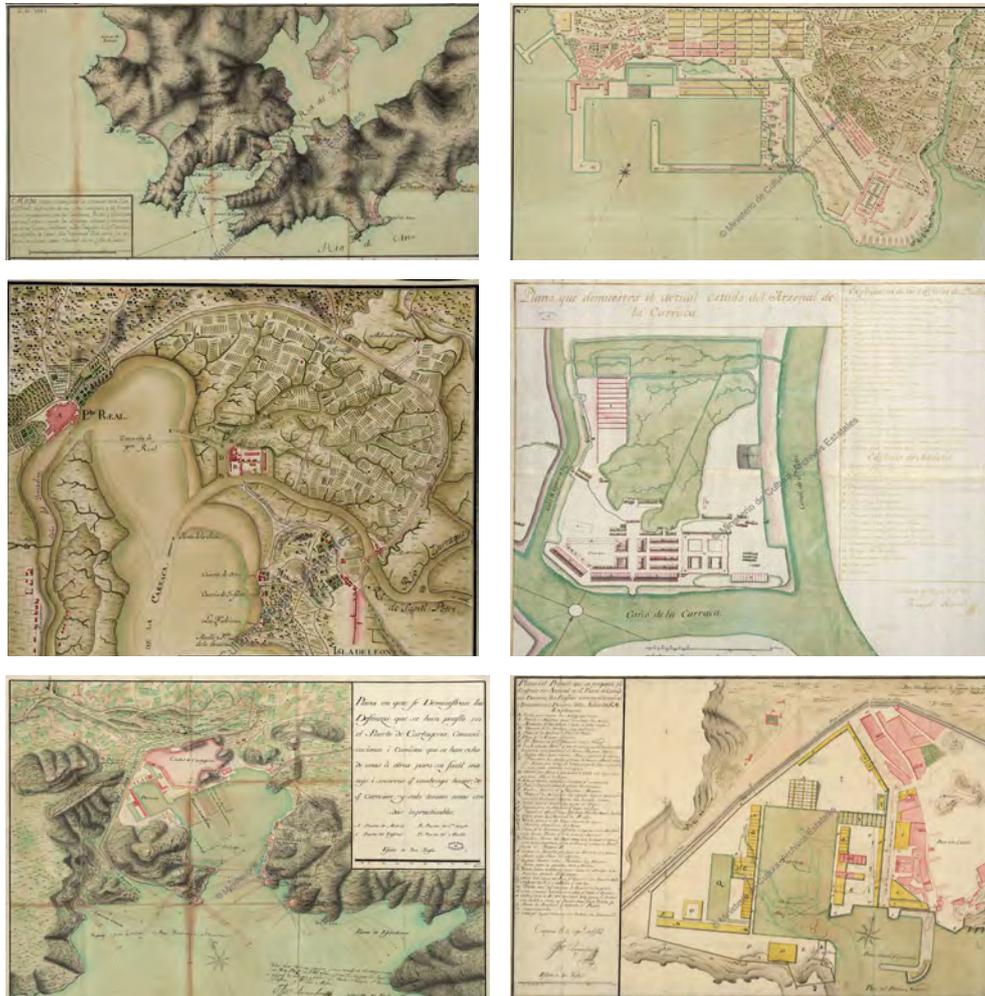


Fig. 4.1.8. Proyectos de las tres Capitales Marítimas Ferrol, Cádiz y Cartagena

Fuente: Catálogo Colectivo de la Red de Bibliotecas de los Archivos Estatales

1 Plano General del Nuevo Arsenal del Ferrol nuebamente corregido y aprobado por S.M. el Año pasado de 1761 (27 de septiembre de 1764)

<http://www.mcu.es/ccbae/es/consulta/registro.cmd?id=183731>

2 Plano de la Obra executada en el Arsenal de el Ferrol desde que se empezó hasta el día 20 del presente mes de agosto... <http://www.mcu.es/ccbae/es/consulta/registro.cmd?id=178785>

3 Plano del Terreno que circunda el Arsenal de la Carraca y parajes en que se pueden construir Caños de Navegación... (1776)

<http://www.mcu.es/ccbae/es/consulta/registro.cmd?id=179334>

4 Plano que demuestra el actual estado del Arsenal de la Carraca (14 de mayo de 1743)

<http://www.mcu.es/ccbae/es/consulta/registro.cmd?id=178695>

5 Plano del Proyecto que se propone pa[r]ja construir un Arsenal en el Puerto de Cartagena con Darzena i los Edificios... (19 de septiembre de 1749)

<http://www.mcu.es/ccbae/es/consulta/registro.cmd?id=178363>

6 Plano en que se Demuestran las Defenzas que se han puesto en el Puerto de Cartagena, Comunicaciones i Caminos que se... (1762) <http://www.mcu.es/ccbae/es/consulta/registro.cmd?id=181534>

7 Plano del Proyecto que se propone pa[r]ja construir un Arsenal en el Puerto de Cartagena con Darzena i los Edificios correspondientes al Armamento i Desamo de los Nabios de S. M. http://www.mcu.es/ccbae/es/catalogo_imagenes/grupo.cmd?interno=S&posicion=1&path=1209&presentacion=pagina

sobre el recinto amurallado y los arrabales la capacidad de alojamiento de la población, lo que desencadenará su densificación.

Así, a mediados del siglo XVIII se aprobó la construcción e instalación del Arsenal y el Astillero, lo que propició una importante llegada de personas para trabajar en esas dependencias. La pequeña población que entonces era El Ferrol era incapaz de dar alojamiento a esa verdadera avalancha, lo que propició la construcción del barrio de El Esteiro, erigido alejado del casco de El Ferrol, pero anexo al Arsenal de Carranza, ya que sus habitantes trabajarían en esta dependencia.

[...]Este barrio fue trazado en 1751 por el ingeniero Joseph de la Croix, haciendo en 1755 algunas variantes el también ingeniero militar Miguel Marín. Más tarde, en 1761, Francisco Llovet planeó la apertura de dos plazas -la del marqués de Amboage o de los Dolores y la del marqués de Alborán- situadas en los extremos del barrio que tenía disposición rectangular. Estas plazas, al tiempo que lugares de esparcimiento servirían para instalar en ellas importantes instituciones ciudadanas como el Ayuntamiento, y desde el punto de vista de la ordenación urbana, ejercieron de elementos de enlace del Barrio de la Magdalena con el barrio de El Ferrol Viejo -plaza del marqués de Amboage- y con el barrio de El Esteiro -plaza del marqués de Alborán-, en una acertada composición urbanística

Cantera, 2012:16 en Ministerio de Defensa, 2012



Fig. 4.1.9. Ortofotos de los tres arsenales en la actualidad, ortofoto 2010

Fuente:
Instituto Cartográfico Nacional

Cádiz



El Ferrol



Cartagena

En efecto, en una visita que realizaba en 1765 el Conde de Aranda, entonces Capitán General de los Reinos de Valencia y Murcia a Cartagena, constataba que las obras de construcción del Arsenal estaban muy avanzadas, al tiempo que para su defensa solo estaba previsto la erección de un muro que le aislara de la ciudad. Todo lo anterior lo plasmaba Aranda en un informe que remitía al Ministro de la Guerra, y que sería motivo de que Carlos III en noviembre de ese mismo año (1765) ordenara al brigadier de Ingenieros, D. Pedro Martín Zermeño que, contando con el Conde de Aranda, elaborara un proyecto de fortificación de la Plaza, que viniese a remediar tan peligrosa situación. Fruto de ese proyecto inicial, así como del trabajo y proyectos de otros ingenieros del Ejército, se iría configurando el definitivo «Sistema defensivo» de la Plaza, terminado a finales del siglo (1799), y que estaba constituido por la Muralla (conocida como de «Carlos III»), los castillos de «Atalaya», «Galeras», «de los Moros», Hospital Real, Maestranza de Artillería, cuartel de Antiguones, y finalización de las baterías proyectadas e iniciadas por el Ingeniero Panón, como elementos más importantes. Casi la totalidad del citado conjunto, ha llegado hasta nuestros días en buen estado de conservación, constituyendo el «Sistema defensivo», propio de la «Fortificación Abaluartada» del siglo XVIII más completo e importante que se conserva en España.

Carrillo, 2012:54 en Ministerio de Defensa, 2012

a2• La ciudad fortaleza

Dentro del proceso de fortificación de la ciudad, *grosso modo*, podemos diferenciar cuatro etapas desde el punto de vista urbano, acotadas por planes y decisiones de adecuación defensiva de la ciudad como Plaza Fuerte por el Estado:

1ª etapa: desde 1668 Nombramiento como Base permanente de Galeras hasta 1770, con el Plan Zermeño de Carlos III donde se realiza la fortificación de la ciudad y la bocana del puerto

2ª etapa: entre 1770 y 1860 con el Plan de defensa O'Donnell de Isabel II mediante el cual se refuerzan los fuertes con baterías, creando complejos defensivos en las cumbres y a ras de agua, y se construyen otros nuevos.

3ª etapa: entre 1860 y 1926 con el Plan Primo de Rivera, que supone la modernización del ejército, la adecuación de las instalaciones para la defensa antiaérea y la construcción de bases aéreas por el territorio

4ª etapa: desde 1926 hasta 1994 con el Plan Norte que supone el desmantelamiento o cierre de un número importante de instalaciones militares y la profesionalización del ejército.

Se registra una primera etapa, desde su asignación como Base de Galeras (1668) hasta finales del siglo XVIII, ya como Arsenal Militar del Mediterráneo, marcada por la fortificación de la línea de costa y de la bahía, por el temor de posibles ataques de los navíos ingleses. Será la fase de construcción de los fuertes abaluartados en la bahía, situados en los altos de los promontorios, buscando dominar desde las alturas tanto las incursiones marítimas como las terrestres, mediante una red de puntos vigías y despliegue de lienzos de muralla.

Un segundo ciclo sería el de ampliación y consolidación del amurallamiento del recinto urbano, incluyendo la Casa del Rey y el Monte de Ga-

leras, ante la preocupación de los avances técnicos de la artillería y de un posible ataque terrestre de las tropas napoleónicas tras el Tratado de Fontainebleau. Con Carlos III, las murallas del recinto se amplían hacia el Sur, el Este y el Norte, englobando los cinco montes e incrementando el suelo urbano fortificado, sobre el que se dispondrán los equipamientos militares, mientras que hacia el O, rodearán el Arsenal ascendiendo hasta el Castillo de Galeras. Junto a la construcción del Arsenal, será la Muralla del Mar en el frente S, lo que transforme el paisaje de la ciudad sentando

DESESPERANZAS

*Estas montañas del puerto
sólo tienen hierro y piedra.
¡Ningún árbol
dulcifica sus laderas!
Los barcos que hay en el puerto
todos son barcos de guerra...
...Y el horizonte se muere
por la gracia de una vela*

Antonio Oliver, *Mástil*, 1923-1925

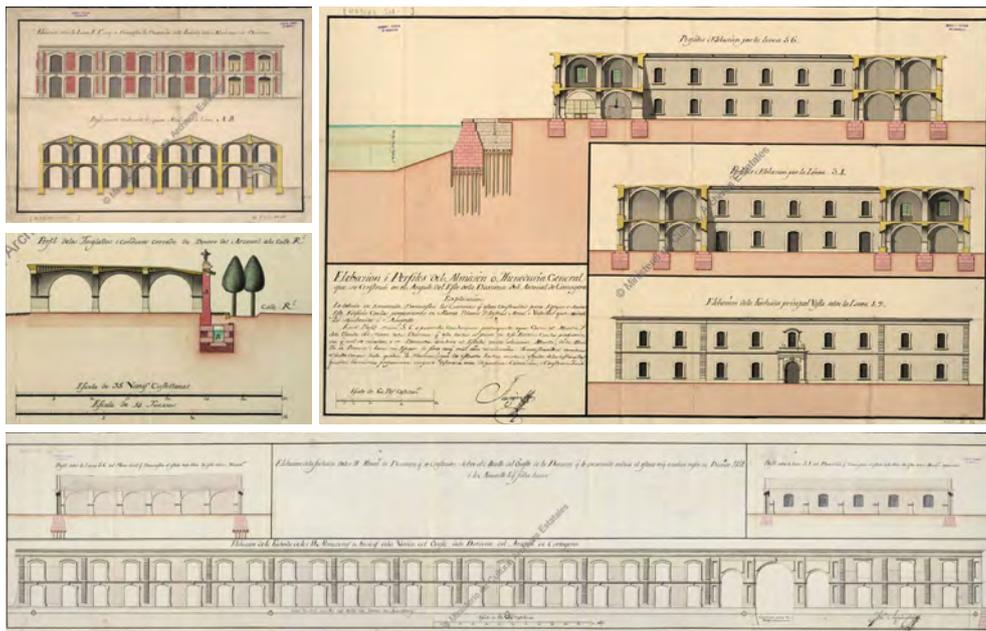
Fig.4.1.10. SGE MP RM, 87 “Plano de la plaza de Cartagena, su población, fuertes y baterías...” Autor: Martín Zermeno 1765 - 1770

Fuente: A.G.R.M. http://archivoweb.carm.es/archivoGeneral/arg.muestra_detalle?idses=0&pref_id=2295452



Fig. 4.1.11: Algunos de los proyectos de instalaciones y equipamiento de la ciudad para su adecuación como Capital del Departamento Marítimo del Mediterráneo

Fuente. Elaboración propia, a partir de los planos disponibles en A.G.R.M. y PARES



las bases de la actual configuración urbana (en el capítulo 4.5 podemos ver la secuencias de transformación de la fachada litoral, ver Fig. 4.5.7).

En este periodo los baluartes en altura se reforzarán a nivel del plano del agua con una serie de baterías acasamatadas, formando parejas o conjuntos defensivos en torno a los fuertes de los cerros.

Así encontramos en las laderas del Fuerte de San Julián, las baterías de San Leandro, de San Isidoro y Santa Florentina, de Santa Ana, de Trincabotijas Alta y Baja, la del General Ordóñez; adelantadas a ellas la de Aguilones y Conejos, en la punta de Escombreras, donde la bahía se abre en dirección Este hasta Cabo de Palos. Entre ellas, tres más, la Chapa, las Cenizas y la de cabo Negrete, protegiendo la bahía de Portman. Todas éstas, junto al castillo de los Moros, en la dársena interior, configuraban el sistema defensivo del lado oriental.

Enfrente, para proteger la costa occidental y la entrada a la bocana mediante el fuego cruzado, encontramos, en sentido ascendente, las baterías de Navidad (del siglo XVI sobre su explanada delantera se construye el fuerte actual) y la Podadera, la costera de Fajardo, la de San Fulgencio o el Collao, el Castillo de Galeras (proyectado por Zermeño y Llobet, en 1777, siguiendo los principios de fortificación de estilo Vauban) y en lo más alto el de la Atalaya (donde, desde el siglo XVI existía una batería que fue adecuándose hasta el fuerte actual que responde al proyecto de Zermeño, de 1766).

La tercera etapa marcada por los diversos conflictos internos del siglo XIX (Guerra de Independencia y sublevación liberal o cantonal) y los avances en el acorazamiento de los navíos llevarán al Plan de Defensa de 1860, que implicaría la ampliación de las fortificaciones litorales y la instalación de artillado Krupp, recuperando la idea de rebajar las alturas de las baterías, y recurrir a las casamatas totalmente cubiertas, ejecutadas de hormigón (Guimaraens, 2007: 168)

La primera Guerra Mundial supone importantes avances tanto en la avia-

ción como en el armamento; la batalla se traslada al aire y aumenta su perímetro. El Plan de Primo de Rivera de 1927 inicia la 4ª etapa para la defensa de las Bases Navales ampliando unos 35 Km la afectación defensiva. La aviación dejó inservibles las grandes murallas y del uso de la arquitectura como representación del poder, con pétreos muros infranqueables y amenazantes baluartes, se pasó a un sistema de baterías antiaéreas (las británicas Vickers) de hormigón, que en vez de apabullar con su presencia utilizaban la mimesis y el camuflaje en el paisaje como defensa y ataque contra la artillería aérea. Es un nuevo periodo de expansión por el territorio de las instalaciones militares, en el que, en la costa del Mar Menor se sitúan las bases aéreas de San Javier y Los Alcázares. El plan Norte y la profesionalización del ejército suponen la reestructuración de las instalaciones militares, cediendo algunas de ellas para fines educativos o culturales.

La eficacia del nuevo sistema defensivo, sería probada en el transcurso de la Guerra Civil, eludiendo la posibilidad de bombardeos navales sobre la base, quedando la plaza a merced de los ataques aéreos, principalmente italianos y alemanes, al permanecer la misma como reducto republicano, y convertida, de acuerdo con el Plan de Defensa Matallana, en último punto de retirada de las Fuerzas Republicanas. En la segunda mitad del siglo XX, el desarrollo tecnológico y la redistribución de recursos y de los efectivos territoriales, condujo a la restricción de los mismos en Cartagena, y la caída endesuso de muchas de las grandes construcciones de la antigua plaza militar, dejadas al abandono y sometidas al expolio hasta las intervenciones recuperadoras de finales de siglo por parte de diversas administraciones para su reconversión en dependencias principalmente universitarias o museísticas

La última fase será a finales del siglo XX, donde el proceso de modernización y profesionalización del ejército, provocará una disminución de población que repercutirá en el tejido comercial y en la morfología urbana por la desafectación de numerosos y emblemáticos edificios o instalaciones. Será detonante de buena parte de las transformaciones recientes, vinculadas a la fachada litoral y el centro histórico, tratadas en el apartado 4.5.

El proceso de construcción del enclave militar, tanto de la plaza Fuerte como del territorio, puede consultarse de manera detallada y ordenado cronológicamente, en la “Tabla 4.1.4. Sistema defensivo e instalaciones militares en Cartagena” (Anexo 4.1), donde las columnas de “Objetivos y Estado actual”, reflejan la función originaria de los elementos, su evolución y sus posibilidades de actuaciones futuras.

Algunas transformaciones recientes derivadas de su condición de plaza fuerte:

El potente programa de equipamientos que se realizó durante los siglos XVIII-XIX situó las grandes edificaciones (cuarteles, hospitales, presidios, almacenes, etc.) en el contorno de la ciudad medieval, bien ocupando los escasos huecos disponibles intramuros o bien adosándolas al mismo dentro de las trazas de las nuevas murallas propuestas, disponiéndose en las puertas y principales ejes de comunicación para facilitar el movimiento de tropas.

Estos grandes edificios, en muchos casos de planta rectangular y grandes patios, tienen, una vez desafectados de su condición castrense, la capacidad de adaptarse tipológicamente a una gran diversidad de usos. En Cartagena, como veremos en el apartado 4.5., se han transformado en instalaciones vinculadas a la Universidad Politécnica, apostando por la consolidación de un campus urbano. Su localización periférica en el centro histórico le confiere la cualidad de umbrales, lugares de atracción, entre el centro y los barrios de la primera periferia. Las dimensiones del recinto amurallado sitúan los contenedores militares más distantes a unos 10-15

minutos andando, lo que favorece la revitalización del centro como espacio de relación entre los usos de sus extremos.

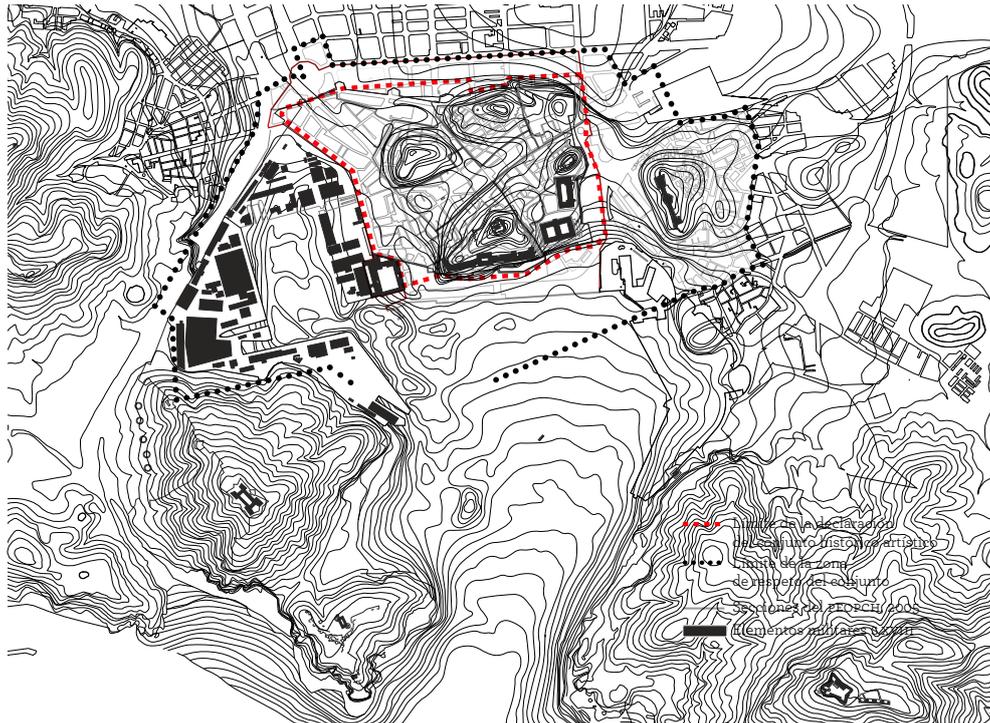
Si en Argelia y el Marruecos atlántico algunos de estos monumentos se utilizan todavía con fines militares, lo que ha posibilitado su mejor conservación, no ha sucedido lo mismo en Túnez, sin otra excepción notable que La Goleta. El lamentable estado en que se encuentran estas fortificaciones, algunas próximas a desaparecer por completo, fenómeno achacable al paso del tiempo, a los turcos y a los tunecinos, pero también a los españoles -voladura de Mahdia con anterioridad a su abandono-, hace más apremiante la prosecución de un plan de restauraciones tan acertadamente iniciado años atrás. Según sugerimos para el caso argelino el doctor Epalza y el que esto suscribe en nuestro libro sobre Argelia, esos edificios originariamente castrenses podrían ser cedidos para museos municipales u otras instalaciones civiles, de igual forma que ha sucedido en España en los últimos años con las fortalezas, hoy obsoletas, que dominan puertos como los de Barcelona, Alicante y Palma, ejemplo llamado a ser imitado en un futuro próximo por ciudades como Cartagena, Málaga y Cádiz.

Vilar, *Cartografía hispánica sobre Túnez (1500-1881)*

El proyecto de reconversión es dual, afrontando por un lado la vertiente edificatoria (conservación patrimonial, adecuación de usos) y por otra su dimensión urbana. Ambos han de plantearse la pregunta de si mantener el aislamiento propio de estas piezas en relación al resto de la ciudad, o si por el contrario, perforar, trocear, atravesar, tejer... los grandes recintos. El proyecto urbano tiene las herramientas y la capacidad de infiltrarse entre

Fig. 4.1.12: Ámbito y secciones de actuación del PEOPCH, 2009 sobre plano de las fortificaciones de Carlos III.

Fuente. Elaboración propia a partir de Plano I.11 "Delimitación del ámbito de actuación y secciones" del PEOPCH (Plan Especial de Ordenación y Protección del Centro Histórico) y catastro actual enriquecido con los elementos defensivos.



ambas opciones, manteniendo la entidad formal del conjunto, a la vez que el trabajo sobre el plano del suelo y las plantas bajas promueve la fluidez de relaciones peatonales, borrando fronteras.

El límite del PEOPCH (ver Fig. 4.1.12) se ajusta a las trazas de la Muralla de Carlos III respecto al plano de la ciudad, pero marca, tan solo, como zona de respeto tanto el área del Castillo de los Moros como la del Arsenal. Delimitación que despierta dudas al ser parte del mismo proyecto defensivo del XVIII y al dejar fuera del programa de actuación estos ámbitos, oportunidad perdida de amplificación del centro, que consolida las fronteras de la tapia del Arsenal y de la cuesta del Batel., ambos, bordes del recinto aunque cada uno de ellos, presentan problemáticas distintas. Esto ha re-

forzado la condición de centro del recinto amurallado, tanto en el plano físico como a nivel simbólico. La “ciudad” en el imaginario colectivo, en el planeamiento o las inversiones, sigue identificándose, con el recinto previo al Ensanche.

El Castillo de los Moros se encuentra sin actividad militar, en el interior de un degradado barrio residencial, Santa Lucía-Los Mateos, donde las conexiones están muy condicionadas por los distintos niveles de las rasantes. Las relaciones del sector de levante con el recinto amurallado, serán estudiadas en el punto 4.2.d y en el 4.5.a, vinculadas al eje de la estación y a la fachada marítima respectivamente. Sin embargo, la pieza del Arsenal, aún de uso exclusivo militar¹, presenta facilidad de anclaje con la estructura urbana. Simplemente con el derribo de la tapia del Arsenal y algunos de sus almacenes adosados, se crearían secuencias urbanas continuas entre la trama del CH, el plano de agua de la dársena e incluso el barrio de la Concepción al otro lado de la rambla. Este proceso ha sido iniciado por la reconversión del cuartel de presidiarios en instalaciones universitarias y museo naval², segregando el edificio y la plaza del uso militar, para incorporarlo a la vida urbana. La tapia del Arsenal retrocede hacia la dársena, el límite pasa de la c/Real y Pescadería al espacio urbano de la plaza del CIM, hasta la que se alarga el itinerario peatonal del muelle de Alfonso XII, incluyendo la pequeña dársena del club de regatas, retornando este espacio a la ciudad como lugar de relaciones públicas, como lo fue hasta la desaparición de la dársena de botes de carácter pesquero.

1 Decimos aún pues no es descabellado pensar que parte del recinto y alguno de sus edificios puedan abrirse al uso turístico, siguiendo los pasos del Arsenal del Ferrol, de época y factura similar.

2 El arquitecto responsable de la adecuación edificatoria ha sido José Manuel Chacón Bulnes, que detalla el proceso en su tesis doctoral *El cuartel de presidiarios y esclavos de Cartagena*, (disponible en: <http://hdl.handle.net/10317/4618>), mientras que el acondicionamiento urbano del espacio público está firmado por los arquitectos Amáñn-Cánovas-Maruri. Autores y proyectos distintos, maneras de operar bien intencionadas pero que quizás restan capacidades de transformación y reconversión frente a una propuesta global que de manera unitaria hubiese estudiado el contenedor patrimonial del presidio y su sistema de espación libres.

Ya que se me manda decir cuanto crea conveniente a la utilidad de la Patria, digo que Cartagena, por el azote de la epidemia en dos años seguidos, por absoluta falta de cosecha en el actual, por lo extraordinario y nunca visto atraso de pagar en el Departamento, y por la falta de giro y circulación, se halla generalmente en un estado horrible de miseria, de suerte que si el enemigo se presentase y cortase la comunicación de tierra, todo el mundo conoce que si no hubiese ejército nuestro que protegiera la Plaza, se cortarían desde luego; la de mar no se interrumpiría absolutamente, pero quedaría tan llena de dificultades que sería muy precaria la subsistencia de la guarnición, y muy expuesta a las consecuencias de la extrema escasez. El medio de prevenir estos daños es hacer depósitos capaces de surtir a todos los habitantes de la ciudad para 4 ó 5 meses, y es menester desengañarse, que sin qué comer es inútil todo lo demás que se gaste.

Francisco Bustamante, 1811 en Montojo, 2011: 133-158



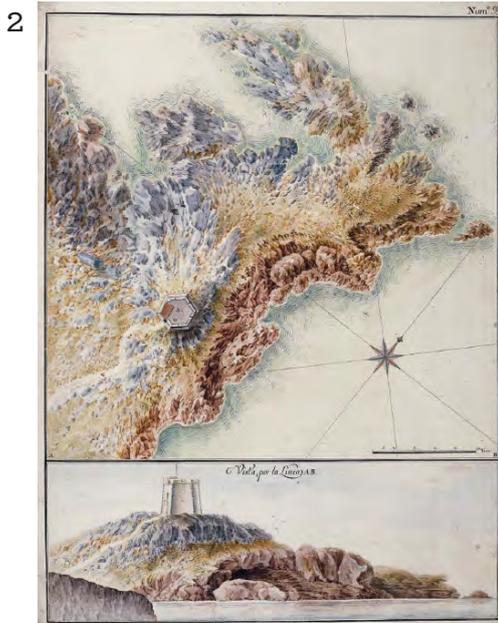
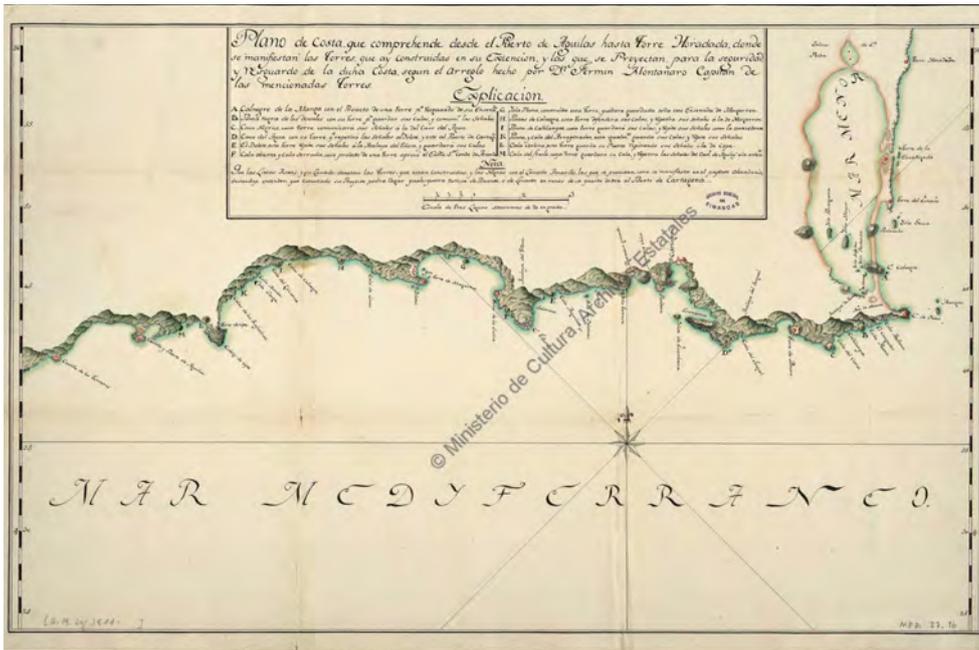
Fig. 4.1.13: Proyecto de Casa Consistorial para Cartagena de 1899, donde puede verse la Puerta del Muelle y la dársena de Botes, en la actualidad Plaza de los Héroes de Cavite

Fuente: AMC- PL00229.

Fig. 4.1.14. Plan de fortificación de la costa (Ver Anexo 4.1)

Fuentes:

1 AGS M. P. y D., 27-016 "Plano de costa que comprehende desde el puerto de Águilas hasta Torre Horadada, donde se manifiestan las torres que hay construidas en su extensión y las que se proyectan para la seguridad y resguardo de la dicha" Autor: Carta de Montanaro, Fermín Fecha: 31-12-1774
 2 y 3 AGMM AT-161. Atlas de Ordovás. Torre de Cabo de Palos y Torre de la Encañizada



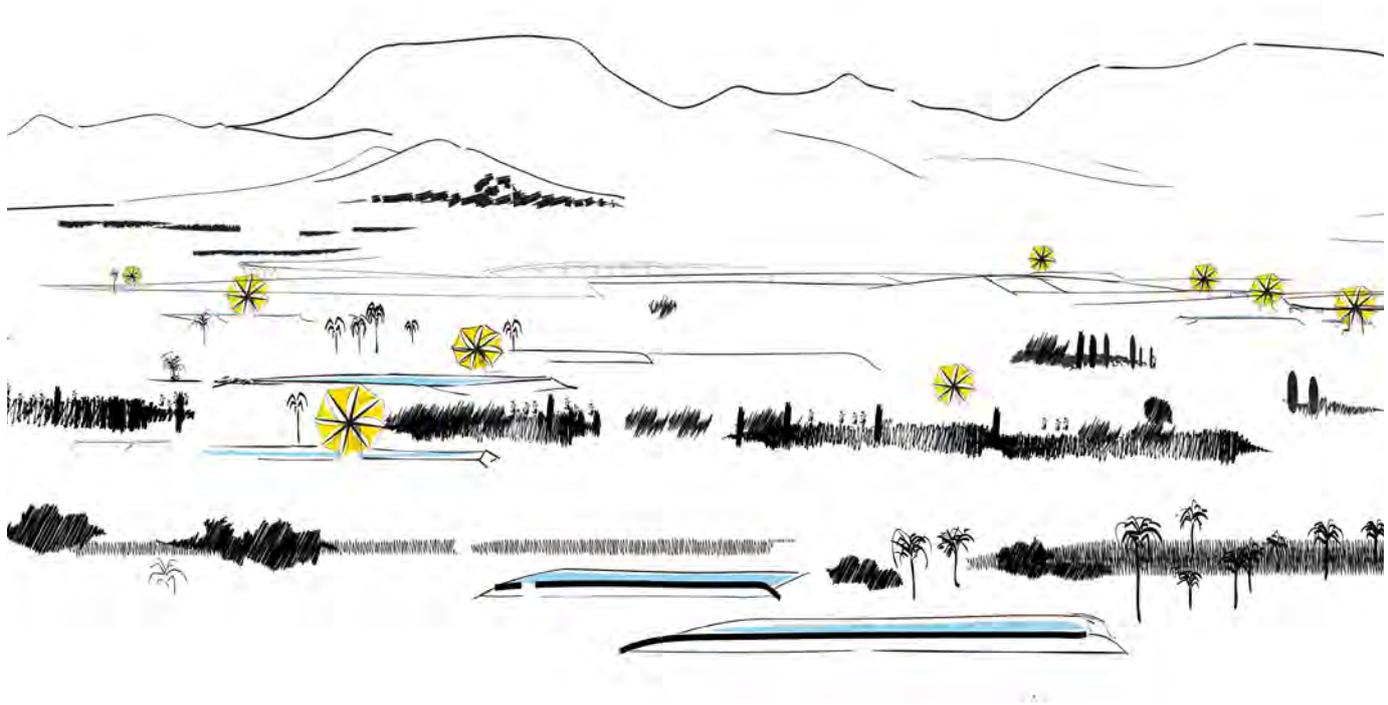
a3• La defensa del territorio

La reserva de suelo que suponen los perímetros de defensa militar y la colonización del territorio, mediante infraestructuras (caminos, telecomunicaciones, etc.) y puntos defensivos (torres y baterías) es otra huella, en este caso de dimensión territorial, derivada de su condición militar.

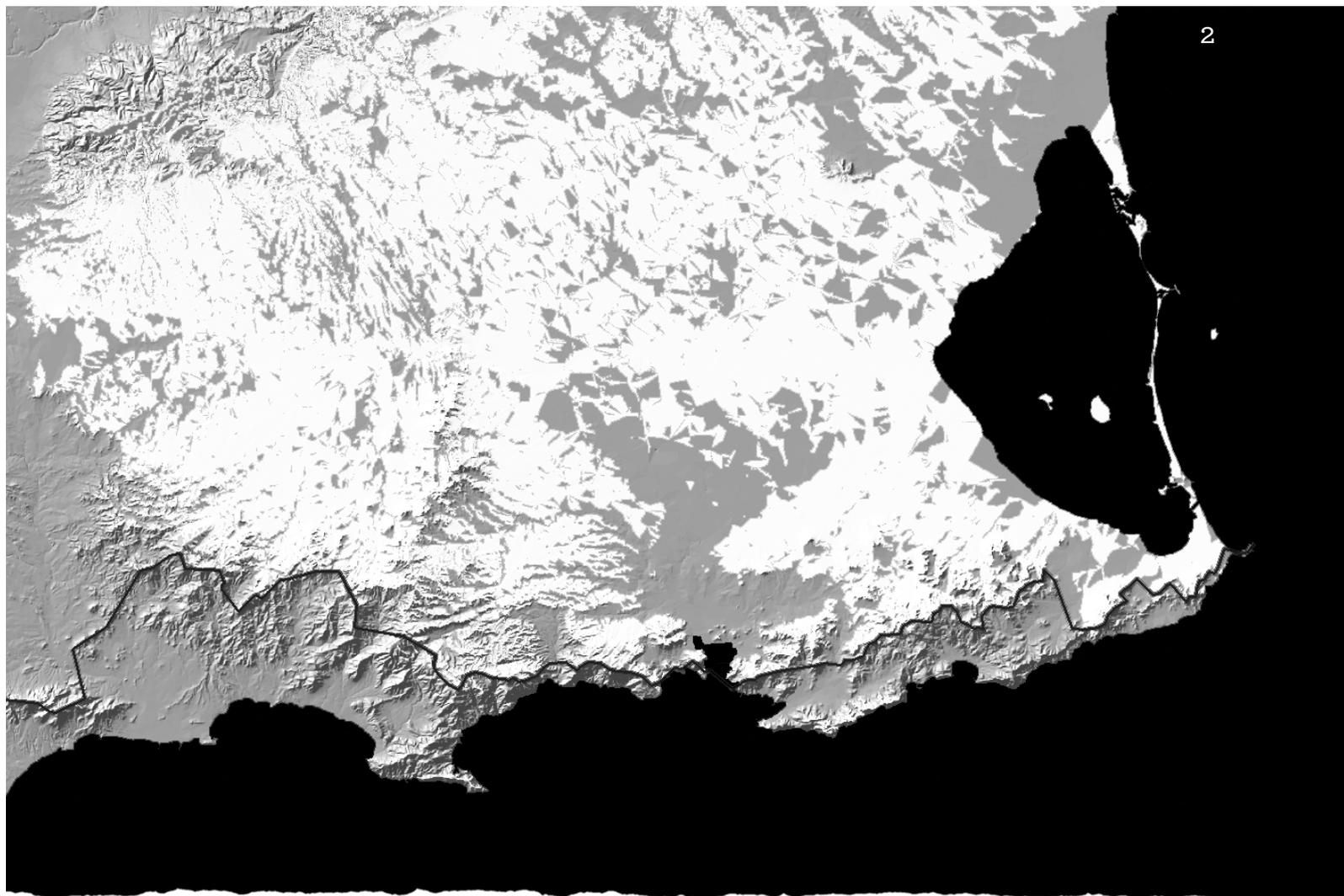
Para evitar los ataques de la Plaza desde tierra y mar, pero también para la protección de los caminos por donde se abastecía y se exportaban las mercancías del puerto, los víveres y las tropas, era necesario construir un sistema de torres vigías que expandiese el control sobre el territorio, a lo largo de la costa y de las principales vías terrestres. Con esta intención en 1576, G.B. Antonelli³ inspecciona las costas murcianas a petición del corregidor, para construir 36 torres, 4 en el término de Murcia, 15 en el de Cartagena, 5 en el de Mazarrón y 12 en el de Lorca, lo que favorecería la ocupación del Campo de Cartagena mediante un sistema de pequeños grupos de viviendas o caseríos, aglutinados en el área de control de cada una de las torres, en muchos casos sedes de algún destacamento cedido por el Concejo o de carácter privado bajo el mando de algún señor.

"Serían las costas mediterráneas las que más debían ser fortificadas debido al peligro real que significaba la piratería de los berberiscos. En principio se fortifica Barcelona, seguida de Tarragona, y fundamentalmente Cartagena, a partir de la segunda mitad del siglo XVI. [...]La idea de una serie de torres vigías no era nueva; el propio G.B. Antonelli, en uno de sus informes, citaba a Plinio, y por otra parte, los propios árabes las construyeron con tal finalidad. En cuanto a las plantas y estructura de las torres, estas fueron variadas, tal y como corresponde a un periodo tan amplio de construcción (que va desde los Reyes Católicos hasta Carlos II), así como a la sucesión de ingenieros militares encargados de su construcción". (Carrillo, 2011:42-44)

3 En Cartagena G. B. Antonelli intervino en la ampliación de las fortificaciones del puerto y en Mazalquivir, cerca de Orán, construyó la fortaleza marítima (1575), proyectó la planta de la fortificación del Morro y planta de La Habana y en España propuso a Felipe II la realización de un complejo plan hidráulico que sólo se ejecutó en parte. (Carrillo, 2012:42-44 en Ministerio de Defensa, 2012)



1



2

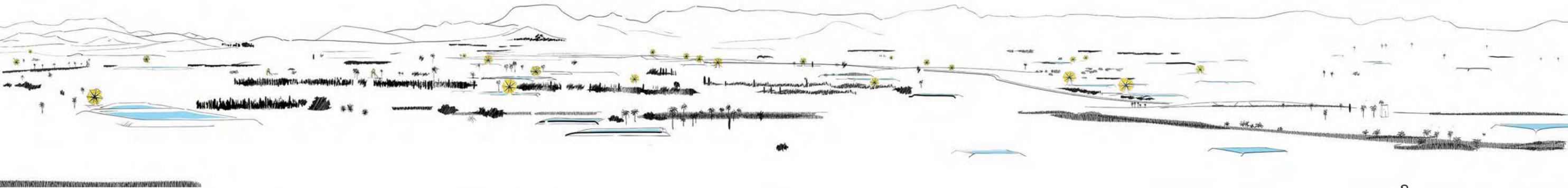


Fig. 4.1.15 Poniendo velas al Campo de Cartagena

Fuente. Elaboración propia

- 1 Elementos del paisaje: balsas, molinos, palmeras, pinos ,setos y el fondo de la Sierra Minera
- 2 Cuenca visual del Campo de Cartagena y perfil de la Sierra por las cumbres.
- 3 Poniendo velas al Campo de Cartagena
- 4 Acuífero del Campo de Cartagena
- 5 Balsas de riego
- 6 Pozos

Sobre la fotografía actual, realizada desde la cima del volcán del Carmolí mirando hacia la Sierra Minera, se han ido localizando los molinos de viento en ruinas a los que se les han "puesto" las 8 velas de los molinos del Campo de Cartagena (en amarillo), junto a las balsas de retención de agua y las palmeras o pinos que suelen acompañarlos; al fondo, el característico perfil de la sierra de Cartagena tras la bruma marítima. Los dibujos suponen una recreación del sistema de caseríos dispersos que ocupaban el Campo de Cartagena, antes de la llegada del agua con los Canales del Taibilla (Trasvase Tajo-Segura, 1978) y de los ingenios existentes para extraer el agua del acuífero.



4



5



6

Los molinos de velas

*Ellos, siempre tres, son tus ángeles costeros.
Los tres grandes molinos que te vuelan,
se arrebatan de sol, giran ebrios de azul,
salobres velas
en las manos del viento que te baña.*

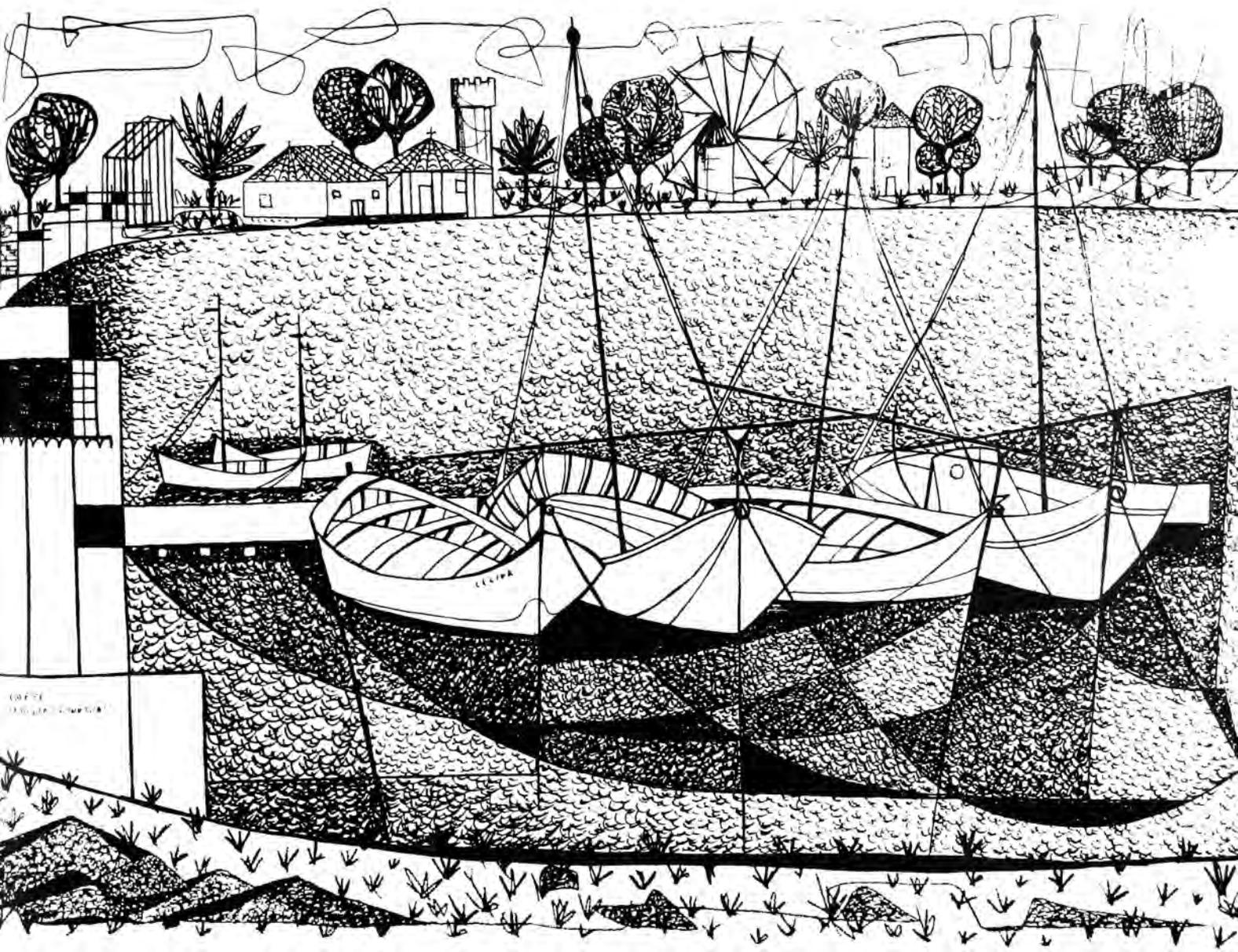
*Molinos que en el campo son navíos
y que aquí, ya veleros anclados, te aureolan.
¡Cuánto barco en tu pueblo de oleajes,
derramándose el campo en blancos lienzos!*

*Agua dulce en la tierra de sembrados,
agua y sol en tus límites extremos.
Ellos giran y giran; remos, jarcias,
sin timón -que eres tú-, sobre los cielos.*

Carmen Conde, *Poemas de Mar Menor*, 1962

Fig. 4.1.16 Grabado del Mar Menor de Carpe

Fuente. Conde, 1962



“[...] vosotros los hijos de esta ciudad tan entrañablemente española como de veras universal, de esta ciudad que recibió a los africanos de Cartago y de donde para la conquista de África zarpó Cisneros, vosotros estáis singularmente preparados a la labor que a todos nos toca llevar a buen cabo. Estáis rompiendo las murallas ihazaña simbólica! y abriéndooos a la rosa de los vientos. Y con el esfuerzo por ensanchar el cuerpo de vuestra ciudad os esforzáis por ensancharla de alma, mandando al extranjero, sin regateo ni tasa, a los maestros de vuestros hijos a que os traigan fresca levadura y contribuyan así a derrocar las murallas espirituales que separan la antigua España, la murada en cincho de berroqueña tradición histórica, de la que en torno de ella, pero sobre la misma común roca de, sustento ha ido asentándose. Me recuerda este pueblo a mi pueblo, Bilbao, mercantil y minero también, aquél en el Atlántico, éste en el Mediterráneo, en el Mediterráneo que al abrirse el istmo de Suez dejó de ser mare nostrum europeo.”

**Extracto del Discurso de Unamuno en Cartagena
con motivo de los juegos Florales de Santa Lucía
El correo de Levante, 1902**

En esta tarea de fortificación y mejora de las vías terrestres se esforzaron las políticas de Felipe V, Fernando VI y especialmente Carlos III, en cuyo reinado destacaron Pablo de Olavide y José Moñino, conde de Floridablanca, que apoyaron, además de la construcción de carreteras, de canales de riego y navegación, de puertos de mar, el perfeccionamiento de las técnicas agrícolas, etc. [...]Esta mejora de las vías de comunicación benefició, además del comercio de los productos agrícolas, los viajes, como es muestra el establecimiento en 1763 de la «Diligencia General de Cochés» que unió Madrid con ciudades como Pamplona, Zaragoza, Valencia, Cartagena, Córdoba, el Puerto de Santa María, Sevilla o Lisboa.

Cantera, 2012:15 en Ministerio de Defensa, 2012

En España había una larga tradición de torres costeras a lo largo de toda la costa mediterránea, de modo que a comienzos del siglo XVI ya existían, en Cataluña las del Rey en el cabo de Creus, otras en Rosas, Barcelona (con la torre-vigía de Monjuich), Tarragona, Castillo de Salou, torre de los Alfaques y Peñíscola; las del reino de Valencia en Vinaroz, Benicarló, varias en la costa, castillo de Oropesa, Valencia, castillo de Cullera, Gandía, Denia, Jávea, en el cabo de San Antonio, Benidorm, Villajoyosa, Alicante, Torrevieja y Guardamar; en el reino de Murcia, en Cartagena y Águilas y varias torres menores en la costa; en el reino de Granada, las de Vera, Almería, Vélez Málaga, Málaga, Gibralfaro, Marbella, Estepona y otras en la costa; y en el Atlántico, las de Gibraltar, Tarifa, Cádiz (en un castillo que había junto a la Catedral Vieja), Rota, San Lúcar de Barrameda en la desembocadura, Palos de Moguer y en Ayamonte.

Vera, 2010: 489

a4• El derribo de las murallas

Durante los siglos XVIII y XIX, la lucha por el control del plano físico entre el Ramo de Guerra y el Consistorio marcó cualquier decisión urbana. La apertura de calles dependía del traslado de las tropas, los edificios construidos anexos a las murallas o en los arrabales extramuros sufrían derribos en pos de la seguridad, amparadas en las Ordenanzas de Carlos III, que impedían la extensión del caserío en las franjas de terreno libre que definían la posición desde los baluartes (Fig. 4.1.19). La estrechez del recinto amurallado y el saber inservibles las defensas muradas, hizo a la población reclamar la apertura de perforaciones y el derribo de partes de las mismas.

La asfixiante situación en la que se encontraba el centro histórico de Cartagena, junto a la creencia cada vez más generalizada por parte de la población de la inutilidad de las murallas como elemento defensivo debido a los avances armamentísticos, unidas al mayor peso específico que iba adquiriendo la burguesía mercantil en la toma de decisiones, fomentaron el derribo de parte de sus murallas y la redacción del Proyecto de Ensanche decimonónico. De manera previa a la extensión del XIX encontramos una serie de Ordenanzas y proyectos que pudieron condicionarlo:

- El Plan de Ordenación de Pando y Patiño, cuyas líneas principales eran evitar el acaparamiento del suelo, regulando la densidad, luchar contra los abusos constructivos y estructurar el conjunto de la ciudad según criterios de zonificación, empujó la extensión fuera del recinto.
- El Proyecto de ensanche de la ciudad, 1784 (no realizado), aparece reseñado en el libro de Pérez Rojas (1987) y en otros autores. De este proyecto no se ha encontrado documentación en ninguno de los archivos consultados, pero sí dos planes coetáneos, uno de extensión de la ciudad dentro del recinto y otro de extramuros.

El AGRM tiene catalogados dos propuestas de ensanche parcial interior a las murallas sobre el Cerro de la Concepción, una manteniendo el Castillo Medieval y otra, de malla más regular, que sustituye el castillo por una plaza mayor rodeada de un cuartel donde a mitad de sus lados entroncan los ejes principales de la trama. Anticipando el trazado ordenado y regular mediante manzanas escalonadas en los cerros y el carácter simbólico de sus cimas, como parte de la reforma interior que el ensanche propondría un siglo después (Ver alzado de la calle Gisbert (4.2.a) y de la Muralla del Mar (4.5.a)).

Estos proyectos muestran la preocupación del pensamiento ilustrado por las condiciones de vida de la población. Por encima de las imposiciones defensivas de la plaza fuerte, la geografía imponía sus leyes frenando el crecimiento urbano fuera de las murallas. El recinto encajado entre los montes, tan sólo podía crecer sobre el llano de Santa Lucía o en el llano interior ocupado por las aguas intermitentes de las ramblas y la zona pantanosa del Almarjal⁴. Antes de edificar era necesario desecar el terreno y prepararlo para la urbanización. Los proyectos de ambos ingenieros, estudiados en el punto 4.3.b, adelantan la desecación del estero como solución a los problemas sanitarios y la alta mortandad, y el plano de 1792 muestra la parcelación de los terrenos de realengo desamortizados del Almarjal, iniciando su urbanización.

4 Almarjal: Hondonada pantanosa al norte de la ciudad amurallada. Durante la Edad Media sirvió como barrera defensiva y fue regulado como bien de uso común el aprovechamiento de su pesca, su caza y sus plantas (sosas, cañas, juncos, carrizos, etc.) por los vecinos y sus ganados. Tras la construcción del Arsenal Militar sobre el aterrado del Mar de Mandarache en el s.XVIII y el consiguiente desvío de la rambla de Benipila, comienza el proceso de desecación de la laguna interior promovida por dos necesidades fundamentalmente: terminar con el foco de las numerosas epidemias que diezaban a la población y adecuar el terreno para la extensión de la ciudad. (Pérez Rojas, 1986).

Fig.4.1.17. Proyecto de urbanización del Monte de la Concepción, 1799

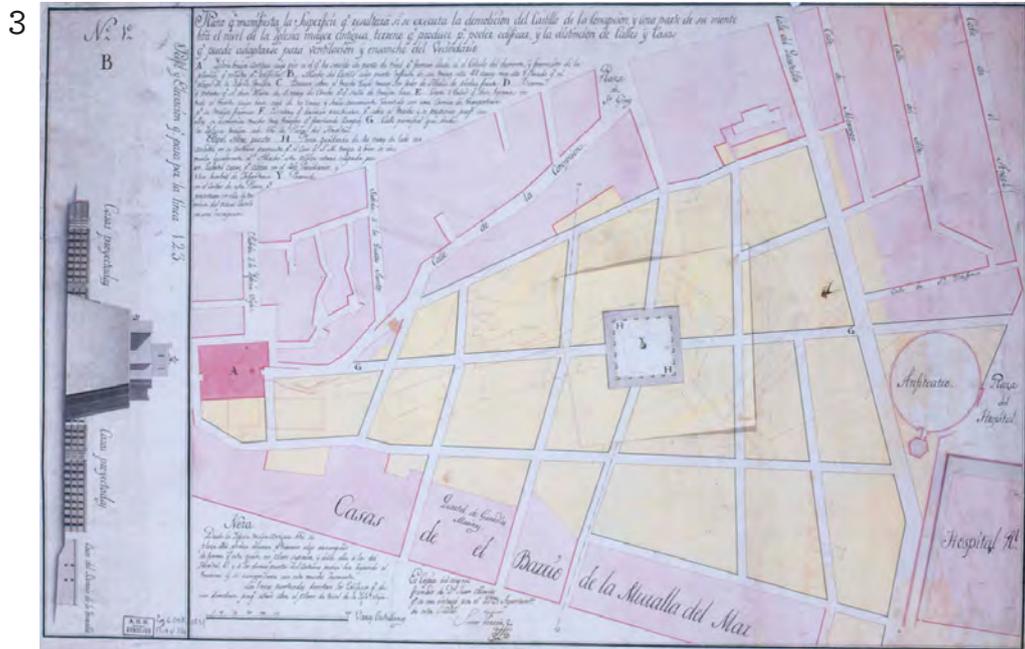
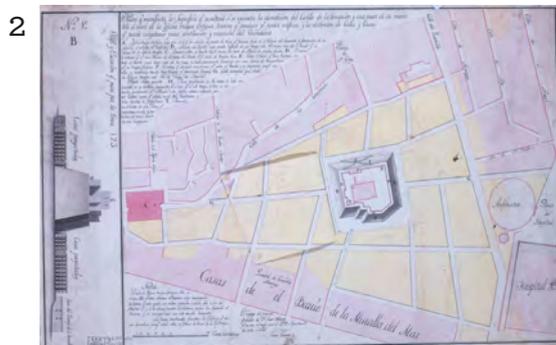
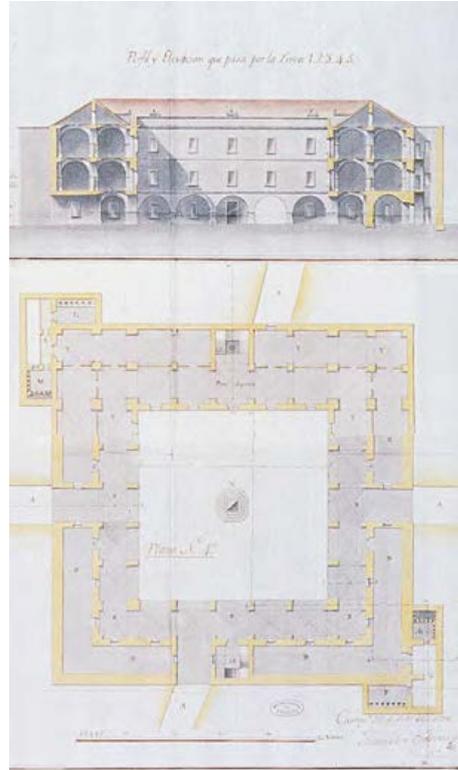
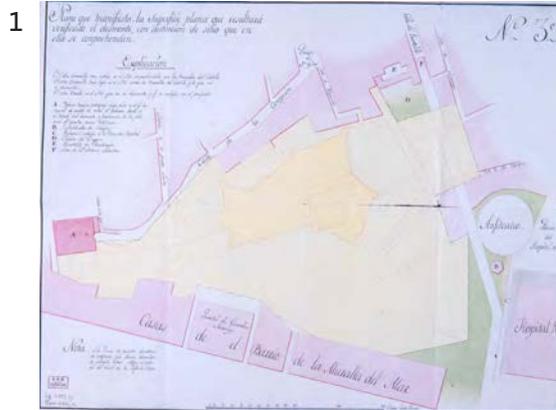
Fuente: A.G.R.M (Archivo General de la Región de Murcia)

1" Plano del castillo y sus alrededores. Plano que manifiesta la superficie plana que resultará verificado el desmonte, con distinción de sitios que en ella se comprenden. N° 3, 19-2-1799"

2 "Plano n° 1. Plano que manifiesta la superficie que resultara si se executa la demolicion del castillo de la Concepcion y una parte de su monte hasta el nivel de la Yglesia Mayor antigua/ terreno que produce para poder edificar y distribucion de calles y casas..." y "Perfil y elevacion que pasa por la linea 1. 2. 3."

3 "Plano n° 2. Plano que manifiesta la superficie que resultara si se executa la demolicion del castillo de la Concepcion y una parte de su monte hasta el nivel del plano de la Puerta de la villa/ terreno que produce para poder edificar en el y la distribucion de calles y casas que puede adaptarse para formar un nuevo barrio" y "Perfil y elevacion que pasa por la linea 1. 2. 3." 22-2-1798. Ordovás, Juan José

4 "Plano, perfiles y elevaciones de un quartel..., cuyo edificio puede ocupar los quatro frentes de la plaza del barrio que se construya, verificado el desmonte del castillo antiguo de la Concepcion". Plano n° 4, 1798



Hoy es una ciudad de las más famosas de Europa [...] Asimismo brilla engrandecida Cartagena con sus hermosas, anchas y vistosas calles y plazas, por los muchos balconages de hierro y rejas con que se adornan sus elegantes casas y otros edificios, como son cuarteles y habitaciones para la tropa. La puerta de Madrid [...] es primorosa, adornada y costosa. Se compone de dos capaces arcos [...] Toda esta primorosa fábrica es de piedra de sillería, cubiertas sus dos fachadas de primorosa y delicada talla, trabajada en la piedra [...] Tiene la ciudad otra vistosa puerta que se llama de San Joseph [...] Por lo que mira al recinto de la ciudad y barrios contiguos, se miran en el día tan ocupados de casas que no hay palmo de sitio que no esté fabricado: y por no ser todavía habitación suficiente para el innumerable gentío que se le ha avecinado; se halle extendida a tres barrios separados que son el de San Antón, Santa Lucía; y el de Quitapellejos

Fr. Leandro Soler en *Cartagena de España Ilustrada*, Murcia, 1777: 536-539
 en PIÑAR LÓPEZ, J.J 1986: 207-332

El proceso de derribo de la Murallas de la plaza fuerte, fue realizándose, poco a poco, desde 1862 a 1901, como puede consultarse en la “Tabla 4.1.4. Sistema defensivo e instalaciones militares en Cartagena” del anexo, sin llegar a concluirse. Hoy la ciudad conserva las estructuras muradas del dieciocho en:

- el frente S de la Muralla del Mar : Se mantiene prácticamente todo el lienzo. Se derribaron las Puertas del Muelle para crear la Plaza de los Héroes de Cavite como final y salida directa al mar de la calle Mayor. Sobre ella existen dos proyectos de comunicación entre las cotas del muelle de Alfonso XII y la de coronación de la muralla: las escaleras imperiales en

Fig.4.1.18. Proyectos de desecación y reparto de tierras del Almarjal, 1786-1792-1796

Fuentes:

1 "Plano del recinto de la plaza de Cartagena, su puerto, arsenal y dárcena, con el terreno que comprehende todas las vertientes que derraman en el almajal en el que se manifiesta el proyecto practicado de orden de S. M. comunicada por el B. Fr. D. Antonio Valdés en 22 de noviembre de 1785 para la total extinción de las aguas que se estancan en él". 31-1-1786. Autor: Vodopich, Mateo Fuente: A.G.R.M



2 "Plano que manifiesta la disposición que tendrá el terreno del Almarjal de esta ciudad después de concluida la obra que se está ejecutando por Real Aprobación" 16-8-1792. Autor: Ordoñas, Juan Jose Fuente: A.M.C CO03 -PL00006



3 "Plano que manifiesta la distribución de el Espacio de el Almarjal en 16 suertes de 32 tahullas cada una según Real Orden de S.M. de 14 de septiembre de 1790, en el que también se demuestra la disposición de los Caminos que sirven de trancitos, azarbes que devén hacerse para purgar las aguas del su suelo, y quanto conduce a llenar en esta parte el Proyecto aprobado" 31-5-1796. Autor: Ordoñas, Juan Jose Fuente: A.M.C CO03 -PL00005





Fig.4.1.19. Plano del Puerto de Cartagena, ciudad y cercanías, con señalización de las franjas de protección de la plaza fuerte, durante el siglo XIX

Fuente: AMC- PLO0115- EX. Mapas, planos, partituras, etc. 18-- Plano del puerto de Cartagena, ciudad y cercanía.

“ORDENANZAS DE S.M. PARA EL RÉGIMEN , DISCIPLINA, SUBORDINACIÓN Y SERVICIOS DE SUS EJERCITOS” CARLOS III, 1768. (Novoa, 2002)

Referente a las Zonas Polémicas de las Plazas Fuertes, en contraposición al interior de las murallas, zona pomérica:

- ZONAS POLÉMICAS: 1500 varas (1253 metros) dividida en tres tramos:

1^º Tramo: 500 varas contiguo a la plaza. Prohibido cualquier tipo de edificación

2^º Tramo: 500 varas. Permitidas de edificaciones de madera o hierro de una planta.

3^º Tramo: 500 varas. Permitidas de edificaciones de mampostería de medio pie.

- R.O. 13/2 1845 Favorece la construcción de edificaciones en las zonas polémicas, al regular las reglas de tramitación de expedientes.

- R.O. 2/11 1858 Deja sin efecto las servidumbres de las zonas polémicas, pasando su gestión del Ramo de Guerra a Fomento.

mitad del lienzo y las proyectadas en los 90 del siglo XX por Torres Nadal, en la linterna de la muralla, vinculada a la perforación previa en túnel realizada por la calle Gisbert.

- el lateral de la cuesta del Batel, frente E, casi íntegro tan sólo se derribaron las puertas de San José para facilitar la comunicación del centro con la estación ferroviaria
- el paño norte o de tierra, prácticamente desaparecido conserva algunos fragmentos de carácter arqueológico, bien en el espacio público o bien en el interior de edificaciones, como el caso de la plaza y el aparcamiento subterráneo situada al inicio de la calle Ángel Bruna, mostrando la disposición de manzanas propuesta por el segundo proyecto de ensanche.
- las murallas O, en el borde del encauzamiento de la Rambla de Benipila, bordeando el Arsenal y el castillo de Galeras, se conservan.

Las zonas polémicas de la Plaza Fuerte y las áreas urbanas derivadas del derribo de las murallas y de la desafeción militar, serán las zonas señaladas para el proceso de expansión de la ciudad. El cambio de manos de los terrenos entre Guerra y el Ayuntamiento, permitirá a este, encargar el Proyecto de Ensanche, conseguir financiación e intercambiar servicios (de técnicos y empresas constructoras) por propiedades de terreno; y aunque, los litigios y polémicas entre intereses particulares, municipales y defensa fueron constantes a lo largo del s.XIX, el dominio del carácter de plaza fuerte -derribos de viviendas, tala de árboles, áreas con prohibición o restricciones constructivas...- sobre la ciudad fue debilitándose, como muestra la comparativa entre las superficies militares y civiles que refleja la Fig. 4.1.20. o los extractos de los informes militares de Bustamante y el de López Pinto recogidos por el profesor Gómez Vizcaino (1993 : 64-66):

Fig. 4.1.20. Comparativa del peso de las instalaciones militares dentro del suelo urbano como base de Galeras (XVII), como Capital del Departamento Marítimo de Levante (XVIII) y tras el derribo de las murallas y el proyecto de Ensanche (XIX)

Fuente: elaboración propia

CIUDAD PUERTO MILITAR, S. XVII

Ciudad civil:

S recinto 1= 26,2 ha

S Casa del Rey = 1,36 ha



CIUDAD PUERTO MILITAR-INDUSTRIAL

(ARSENAL), S. XVIII

Ciudad civil:

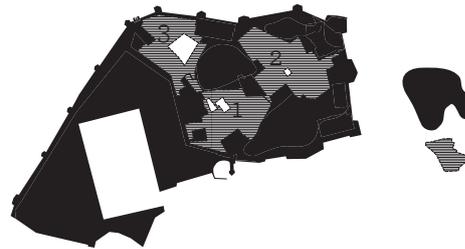
S recinto 1= 8,8 ha

S recinto 2= 11,8 ha

S recinto 3= 8 ha

Ciudad institucional:

S Arsenal= 44,6 ha



S ciudad del XVIII sin el Arsenal= 83,4 ha,
de ella 54,7 ha están ocupadas por instalaciones militares, religiosas o los cerros

CIUDAD PUERTO INDUSTRIAL Y BURGUESA S. XIX

Ciudad civil:

S recinto 1= 8,8 ha

S recinto 2= 11,8 ha

S recinto 3= 8 ha

S ensanche=223,4 ha



Sobre las imposiciones del Ramo de Guerra sobre la ciudad :

Escribía Bustamante que otra de las disposiciones que se tomaron a comienzos de la guerra fue la demolición del barrio de Quitapellejos y parte del de Santa Lucía: ...este se ha demolido bien, buscando el terreno natural; en aquél sólo ha sido destruir el caserío sin quitar al enemigo los abrigos que le pueden proporcionar las ruinas. Al mismo tiempo, también se taló y limpió de obstáculos la Alameda (de San Antón) que era desalojo muy apreciable en este pueblo. Sobre este intenso efecto urbano, son muy interesantes las apreciaciones realizadas, años después, por el ilustre militar cartagenero don Ignacio López Pinto: ...Todo un gran arrabal llamado Quitapellejos, y la mayor parte de los de San Antón y Santa Lucía quedaron arrasados con éstas desacertadas medidas, dejando sin hogar a centenares de familias, y al estado y al pueblo privados de varios edificios públicos, de un excelente jardín de plantas y de sus mejores paseos y sitios de verano [...]. Las defensas de Cartagena no ganaron nada con estas voluntarias desgracias [...]. En el interior del recinto, desabrigadas las murallas por la falta de todos los edificios que habían derribado y de los que muchos hubieran servido como obras avanzadas protegidos por tres castillos que dominaban la campaña, quedaron enteramente al descubierto y en disposición de ser batidas en brecha a tiro de cañón. También se desmantelaron tres grandes polvorines en el Plan. Además, complementando estas enérgicas medidas en el sector terrestre, se demolieron todas las defensas marítimas del frente de Levante, probablemente para que pudieran ser barridas por las de Poniente y no constituyeran un peligro si caían en manos del enemigo. Si bien los franceses no entraron jamás en la ciudad, y felizmente no hubo necesidad de comprobar la utilidad del sistema defensivo que se estableció para la ocasión, la paz para Cartagena llegaría con más pena que gloria. La situación de la ciudad en los años veinte del Ochocientos era verdaderamente lamentable, a causa del abandono de las actividades militares y la total ralentización de la intervención estatal. Pasó a ser un pueblo secundario e insignificante, incrementándose la ruina de la ciudad a causa del terremoto sufrido en 1829, que acabó con muchos edificios de esta ciudad, dejando bastantes de ellos en estado casi ruinoso, incluso las Casas Capitulares. Se llegó al punto en el que las fincas derruidas y abandonadas fueron contabilizadas en más de 7.000 solamente en el centro urbano. La ciudad presentaba un aspecto que Egea Bruno no duda en calificar como "fantasmagórico", con un proceso de despoblación atroz, que se acentuó además por el lógico y consecuente desaprovechamiento de los edificios conventuales abandonados producto de las desamortizaciones: ...causa lástima y aun horror contemplar que sus hermosos cuarteles, magnífico Parque de Artillería y su Arsenal que siempre ha sido y es admirado de todas las naciones, estén envueltos y circuidos de montones de escombros.

Informes de Bustamante y Lopez Pinto

a5• Beneficios y rémoras de la condición del espacio

Beneficios

1 Mejora de las infraestructuras de comunicación (viarias y aeroportuarias).

2 Puntos seguros para el desarrollo de núcleos de población

3 Activación del comercio y los servicios en sus cercanías.

4 Equipamientos en posiciones centrales y grandes áreas de reserva que han pasado de ser un freno, a una oportunidad para la dotación de la ciudad y los crecimientos residenciales.

5 Legibilidad del paisaje urbano y territorial al introducir referencias visuales, diversidad de escala en el grano urbano, pautas de distancia y ritmo en el paisaje.

6 De manera indirecta, las áreas de protección militar, han salvaguardado terrenos en excepcionales posiciones de los intereses del mercado inmobiliario, así por ejemplo en la costa del Mar Menor las instalaciones militares han permitido conservar franjas libres de edificación donde perduran los ecosistemas naturales de los humedales, como en el caso del humedal de la Hita en el entorno de la Academia General del Aire entre los núcleos de la Ribera y los Naranjos o en la ciudad donde los fuertes de la Atalaya, Galeras y San Julián han contenido el crecimiento urbano manteniéndolo alejado de la bahía.

Cartagena sigue mostrando hoy una imagen muy similar (sin entrar en los detalles, a nivel de contorno) descrita desde hace siglos, de <<ciudad al fondo de la bahía elevada sobre un cerro, con castillos coronando las cimas...>>. Los desmanes urbanísticos de los 80 y del cambio de siglo, no pudieron por las protecciones militares ocupar las laderas litorales, con zigurat de apartamentos, torres o viviendas vacacionales. Es este un legado paisajístico y natural, que debería librarse de banalizaciones desarrollistas, y protegerse como pa-

trimonio colectivo pasando a formar parte del sistema de espacios libres de la ciudad, como lugar privilegiado donde mezclar el disfrute de lo urbano y lo territorial.

Su cualidad de miradores quedó reflejada en el Plan de 2009, que apuntaba en esta línea; aunque resulta contradictorio que parte de las modificaciones parciales del mismo y su revisión de 2012, hayan planteado o liberado partes de los terrenos militares y transformado de industrial en residencial la calificación de algunas de las extensas parcelas de las fundiciones del XIX; lo que mirado conjuntamente supone una considerable porción de terreno edificable, en la ladera NO de San Julián hasta el barrio de Santa Lucía. Sobre una de estas parcelas, existen dos propuestas de desarrollos residenciales y turísticos. (Ver Fig. 4.5.3)

Fig. 4.1.21. *Vista del Puerto y el Arsenal, y posición del Castillo de San Julián, teatro de la sedición ocurrida el 10 del actual.*

Autor: Anónimo. Grabado sobre fotografía de Laurent

Fuente: Archivos Estatales

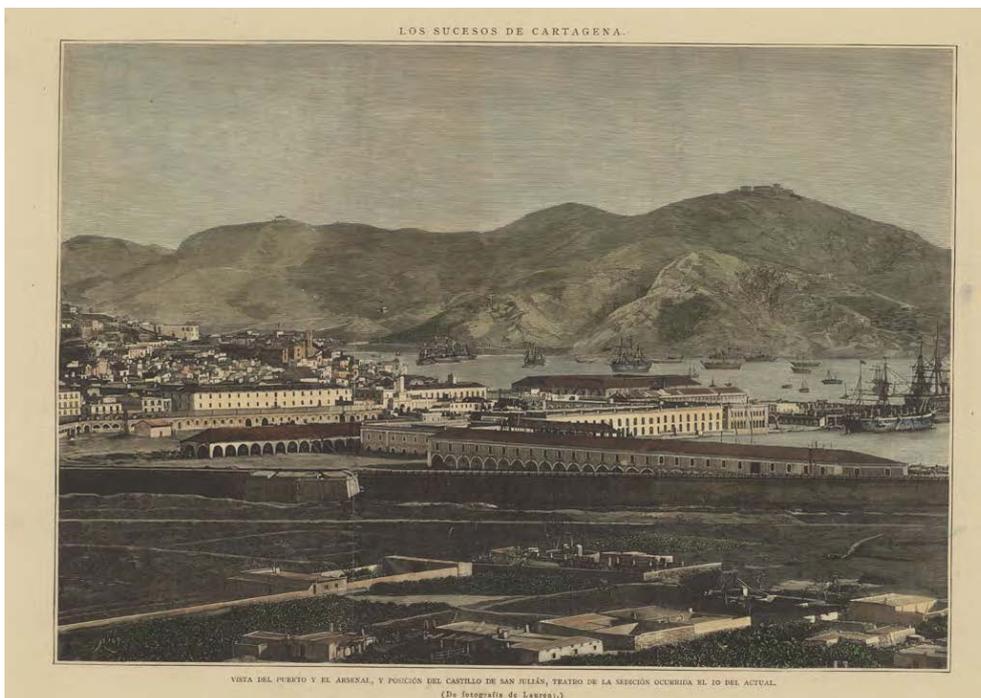


Fig. 4.1.22. Imagen Aérea de la Academia General del Aire y de Santiago de la Ribera en los años 40 y en la actualidad

Fuente: Fondos del Museo Municipal de San Javier y la autora, junio 2006



Rémoras

A nivel económico la instalación de empresas públicas y el desarrollo industrial como política de estado ha generado una inestabilidad cíclica de periodos de crecimiento/ crisis, donde la empresa local ha actuado como subcontrata o servicio de las mismas.

La presencia del ejército ha favorecido de alguna manera la instalación de empresas peligrosas, pólvora, petróleo, químicos..., que han producido importantes perjuicios medioambientales para la salud de la población y el medio natural.

El gran número de instalaciones, edificaciones, parcelas, barrios de viviendas, complejos deportivos, balnearios, etc., propiedad del ejército, ha hecho imposible su mantenimiento. Parte de estas propiedades han sido puestas a la venta y a causa del estado de endeudamiento de las administraciones públicas, no serán adquiridas como suelo público (como sí lo fue el terreno del ensanche), sino que pasarán a manos privadas. Pudiendo llegarse en algunos enclaves y propiedades específicas a problemas de privatización (o semi) de parte de la costa o de elementos patrimoniales.

[...] la proliferación de la industria de capital público – junto a las lucrativas explotaciones mineras–, condujeron a la ciudad a un modelo urbano básicamente muy semejante al del siglo XVIII: una ciudad densamente poblada, militarizada por su condición de Base Naval y plaza fuerte, donde la mayoría de los trabajadores lo eran, más o menos directamente, del Estado. Y esta situación se mantendría, a grandes rasgos, hasta finales del siglo XX, cuando el desmantelamiento de las diferentes unidades militares y la gran industria pública, llevaría a Cartagena a una grave crisis que afectó a todos los ámbitos de la vida ciudadana.

Gómez Vizcaino, Munuera Navarro, 2004

4.1.b• La ciudad burguesa-industrial. Contexto económico y episodios importantes del urbanismo civil a partir de 1900.

Aunque todavía hoy es evidente el peso de la población militar y su repercusión en la economía cartagenera, la importancia del Arsenal como motor industrial de la zona no perduró más allá del siglo dieciocho. La R.O. del 31 de agosto de 1825 degradaba a meros apostaderos los Departamentos Marítimos de Cartagena y Ferrol, manteniéndose solo el de la Carraca en San Fernando (Cádiz). El complejo industrial terminó igual que empezó por decisión gubernamental. Se producía uno de los periodos de crisis de la ciudad, el paro, el hambre, las epidemias, favorecieron la emigración. Sin embargo la política proteccionista del Estado, impulsó con la aprobación de la Ley de Minas, el laboreo de la sierra.

La actividad militar construyó el Arsenal y los astilleros y fortificó la ciudad y la costa, la minera transformó la bahía en su fachada de levante y antropizó la sierra con pozos, galerías, fundiciones, lavaderos de mineral, poblados mineros y la ciudad de la Unión. Los intereses militares fueron sustituidos por las leyes del mercado, en vez de los Tercios al puerto llegaban y salían barcos cargados de mineral. Esto supuso una doble organización territorial, la extractiva y la industrial, la primera sobre las sierra y la segunda mediante el acondicionamiento del puerto.

La creciente demanda europea de productos para la industria y el desarrollo urbano, incorporó de forma sub-colonial la economía de Cartagena a la revolución industrial (Andres Sarasa, 1989:9). La bahía recupera su vocación comercial. Las necesidades de almacenaje y transporte de mineral imponen sus necesidades espaciales, repercutiendo:

- En la creación de nuevos muelles: el de Alfonso XII frente a la Muralla del Mar gestionado por la Junta del Puerto y una sucesión de muelles particulares en el frente de Santa Lucía gestionados por empresarios mineros.

b1• El puerto y la Sierra Minera.

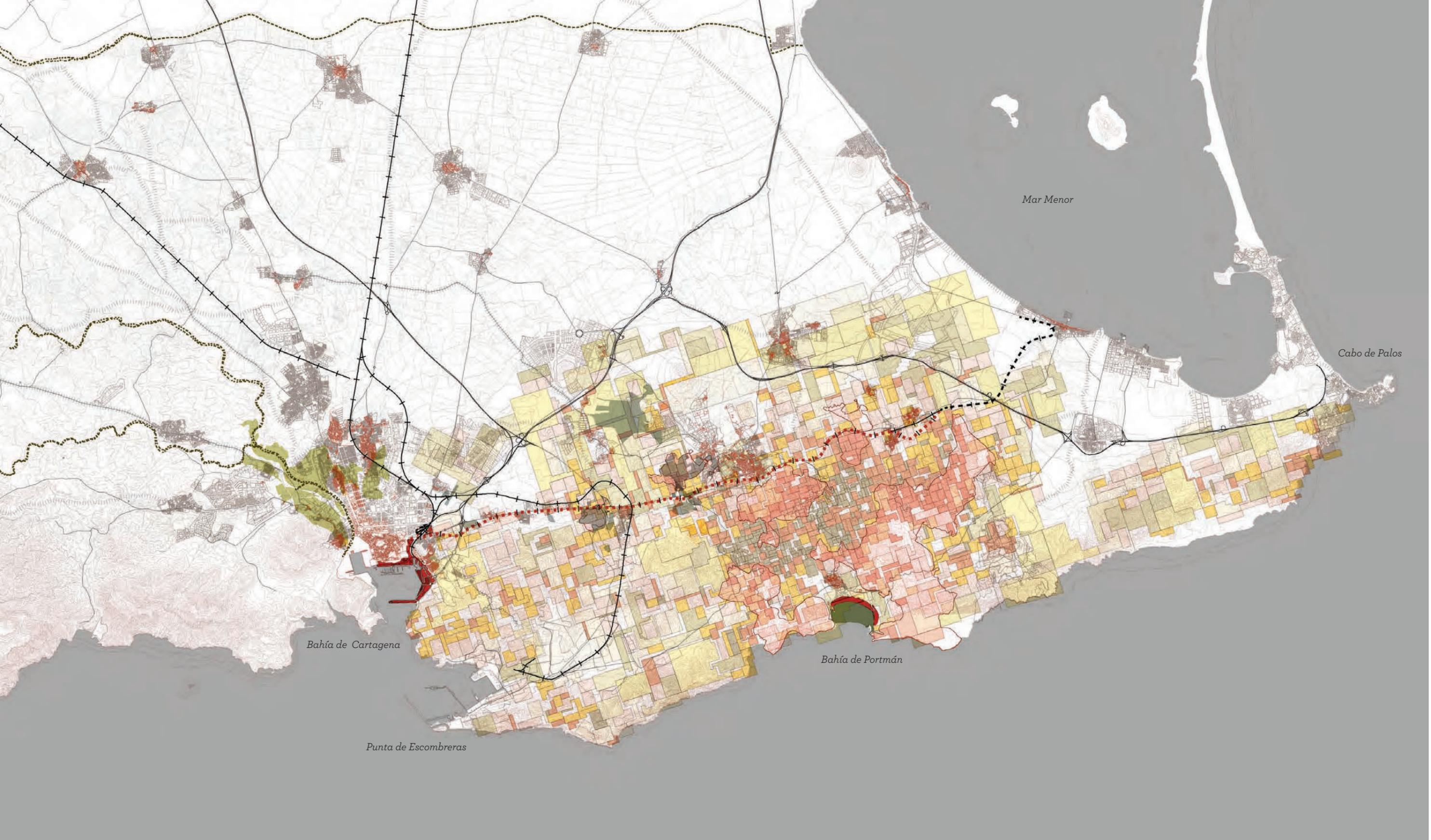
Este plano, (Fig. 4.1.23), sobre fondo del territorio actual, muestra en rojizo los cascos urbanos existentes en 1929 -reconocidos a partir del vuelo de Ruiz de Alda-, las infraestructuras (entre ellas cabe destacar el ferrocarril de vía estrecha, el denominado tren minero -línea discontinua roja y su extensión en negro-, que conectaba el puerto y los asentamientos de la sierra hasta el Llano del Beal, posteriormente ampliada hasta Los Nietos en la Costa a unos 25 Km de la capital), y la intensa explotación minera, la profusión de pequeños propietarios y subarrendatarios, que se registra en el Plano de Carlos Lanzarote de 1919. El área central, en tonos rojizos, corresponde con los perímetros del Sitio Patrimonial de la Sierra Minera.

Fig. 4.1.23. Cartagena, puerto y sierra minera

Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía del Catastro (2012), del *Plano de las minas y vías de transporte del termino de Cartagena y la Unión* (1919), realizado por Carlos Lanzarote (Archivo Municipal de Cartagena), del expediente de declaración de la Sierra Minera como sitio Patrimonial (www.arqueomurcia.com) y del Vuelo de Ruiz de Alda de 1929-1932 (<http://www.cartomur.com/>)

La ilustración muestra la huella de la actividad minera entre Cartagena y Cabo de Palos. En ella observamos sobre la base catastral actual:

- En tonos rojizos: la extensión de los núcleos urbanos en 1929-1932
- En gris: la extensión actual de los mismos
- Al Oeste de Cartagena (en verde) las zonas de huertas tradicionales en torno a la rambla de Benipila
- Destacan en la imagen la parcelación ortogonal de las minas clasificadas según su superficies, y sobre ellas, la delimitación que recoge el expediente para su declaración como Sitio Patrimonial
- En rojo, se han señalado las zonas portuarias vinculadas a la minería -en Cartagena y Portmán-, y la línea del tren minero (hoy FEVE) con su extensión posterior hasta el litoral en línea negradiscontinua.
- En verde oscuro sobre el mar, se han cartografiado los rellenos producidos en la bahía de Portmán por la actividad minera de Peñarroya. Y sobre las minas, las zonas de actividad industrial.



- Sobre el plano del agua se realizan operaciones de dragado y la construcción de los diques de Navidad y la Curra.
- En tierra será el desarrollo de las instalaciones ferroviarias necesarias para el transporte de mercancías y personas, junto a la construcción de extensos recintos fabriles los principales elementos transformadores de la morfología urbana.
- En el territorio aparecerán los poblados mineros y se constituirá la ciudad de la Unión (municipio independiente de Cartagena desde 1860), la sierra se llenará de concesiones de minas, pozos y lavaderos de mineral.

Por otra parte a la necesaria reestructuración del espacio productivo debía buscar el acomodo de la numerosa población que había emigrado a la ciudad. Problema abordado por el Proyecto de Ensanche desde la Reforma Interior y desde la extensión de la ciudad.

Es habitual entrelazar el urbanismo como relato de las transformaciones del espacio físico con los fenómenos económicos y sociales que caracterizan al desarrollo capitalista industrial. Y esta innegable relación, muchas veces se simplifica en exceso, como si el espacio físico fuese un resultado determinado por la economía; determinismo que acarrea una desatención hacia los ritmos temporales y las formas espaciales con los que la transformación material se produce.

La tesis, por esta razón y para mostrar este riesgo, se propone otorgar protagonismo al espacio a través de la expresión cartográfica de algunos -pocos y significativos- hechos económicos (las industrias, la minería, los bancos...) sin ahondar en el significado que una historia económica atribuye a tales hechos.

Causas del renacer de la minería cartagenera en el s. XIX, según los estudios del profesor Egea Bruno:

- *Psicológicas: Fiebre de la minería. Interés por la sierra minera de Cartagena debido a su pasado y gran número de vestigios, canteras, escombreras, etc., así como a las expectativas económicas despertadas por el descubrimiento del filón Jaroso en la Sierra de Almagrera en 1839.*
- *Legislativas: R.D. 4 de julio de 1825 que liberaliza el sector, fijando la extensión de la propiedad minera en “200 varas castellanas de la longitud al hilo del criadero y la mitad de latitud a su echado, formando ángulo recto con la primera”, permitiendo con ello el acceso al pequeño inversionista. En 1840 la prohibición gubernamental de exportar materias primas supuso el nacimiento y desarrollo de la industria metalúrgica y la puesta en explotación de la Sierra cartagenera⁵, debido a las necesidades de la industria. En Cartagena no se explotaron las materias primas y después surgieron las fábricas, sino al contrario, se hicieron fábricas y fundiciones para laborar los minerales de la Sierra de Almagrera (Almería) y de Mazarrón y solo tras los cambios legislativos y los adelantos técnicos empezó el propio laboreo. La prohibición gubernamental de la salida del mineral argentífero de España, provocó que grandes masas de material, de Mazarrón o Almagrera, fueran fundidas en Cartagena, que así se dotó de una incipiente industria metalúrgica. El efecto industrial no quedó allí, sino que comenzaron a aparecer diversos talleres donde se reparaban las máquinas empleadas o pequeñas manufacturas polvoreras (que daría lugar a la Unión Española de Explosivos). Estas empresas atenuarían la ralentización minera que se produjo en torno a los años veinte del siglo pasado, ya que diversificaron las actividades, al igual que lo hicieron*

⁵ El despegue económico de la sierra, en la década de los 50, estuvo cimentado en el descubrimiento de que en sus inmediaciones tenía el alimento suficiente para 40 fábricas, es decir la constatación práctica de unas abundantes capas de cabornatos. Así resultaba que en estos años, a excepción de tres o cuatro establecimientos, todos los demás vivían exclusivamente de las materias primas nativas. (Egea Bruno.P. 1986 105)

las industrias químicas-abonos, etc. La siguiente oportunidad para la economía minera de Cartagena llegaría tras la Guerra Civil con el segundo “boom” minero, en especial con el establecimiento en la ciudad de la Sociedad Minero-Metalúrgica de Peñarroya en 1953.

- *Geológicas: descubrimiento de grandes masas de carbonatos⁶, como montañas, que podían laborarse a cielo abierto y con técnicas parecidas a la agricultura, y conducirlos a las fábricas de fundición. Popularmente referidas como “traslación de montañas”, “arranca montañas” o “labor a transportar montañas”*
- *Tecnológicos: en 1848 se produjo la invención del horno atmosférico de mayor economía que permitía incluso hacer rentables las escorias desechadas en Almería junto con el desarrollo de la metalurgia de la plata. En Santa Lucía se abrió el primer taller de cristalización por el sistema Pattinson, “Casa Pérez, Lozano y Cía.”*
- *Geográficos: facilidad de transporte, minerales a la orilla del mar y un puerto seguro y espacioso.*
- *Mano de obra: los labradores se transforman en mineros, mostrando ser hábiles y dispuestos.*

En el gráfico y tabla siguientes realizadas por el profesor Egea Bruno (1986) para el periodo de crisis de la actividad 1900-1923, podemos observar con claridad la relación entre la actividad minero metalúrgica y la población, más interconectada en los núcleos mineros de la Sierra (La Unión) y en menor medida en la ciudad. A pesar de la falta de datos poblacionales discriminados por barrios o diputaciones, podemos deducir que el crecimiento o decrecimiento de población vinculada a las explotaciones de las

6 No obstante, los primeros y balbucientes pasos ya se habían consolidado, gracias sobre todo al descubrimiento de los carbonatos. Prueba de ello es que en 1850 se explotaban en la “Crisoleja” y los “Pedernales” 22 minas que daban trabajo a unos 750 obreros. La gran zona de la sierra, constituida por los barrancos “Francés” y “Mendoza”, llegó a contar en 1851 con 290 minas en actividad que sostenían 45 fábricas de fundición, ocupando entre minas y fabricas unos 6000 obreros”. Bravo Villasante, F.: *Ayer y hoy. Gaceta minera y comercial*, número 1289 . Cartagena (1907), pp. 429

b2• Modernización portuaria

Fig. 4.1.24. Modernización portuaria de la bahía

Fuente: Elaboración propia

En este plano se registran las transformaciones de la dársena interior de la Bahía en torno a la mitad del s. XIX, señalando también los precedentes dieciochescos.

Paseo de las Delicias y Jardín Botánico, 1762

Entran en funcionamiento los diques de cierre de la bahía, Navidad y la Curra, 1885

Concesión de Muelles Particulares, 1860

Entra en funcionamiento el Muelle de Alfonso XII, 1887

Unificación de la línea de muelles particulares y ampliación del Muelle de Alfonso XII a lo largo de la fachada de Santa Lucía propuesta por el primer proyecto de Ensanche, 1896

Proyecto de prolongación del Muelle de Alfonso XII por el Oeste, comprendiendo la Dársena de Botes y el Muelle Alto de Roldán y de construcción de nueva dársena con escalinata embarcadero. Hoja N^o1, Plano detallado de la zona a que se refiere el proyecto. F. Manrique de Lara, Cartagena 1904

Fig. 4.1.25. Proyecto Almazán de 1851, de una ciudad-puerto:

Fuente: Elaboración propia.

Como antesala de la modernización portuaria, que arranca propiamente en el s. XX, se hace mención de esta potente idea, diríase utópica ilustrada, a pesar de su tardía aparición en la línea de las políticas de los s. XVII-XVIII de muchas naciones que aspiraban a ser fuertes desde el comercio marítimo. Se trata de un plan de conversión de la ciudad en una ciudad-puerto, ampliando las dársenas comercial y de viajeros de la bahía y militar, con nuevos recintos portuarios interiores potentes en el Almarjal -nueva dársena mercantil- y al oeste del mismo otra dársena militar. Estas cuatro láminas de agua se interconectan mediante canales dejando la ciudad en isla. Los ramales ferroviarios contornean las dársenas comerciales y las ramblas del Hondón y de Benipila se desvían para ser evacuadas al Oeste por la Algameca Chica.

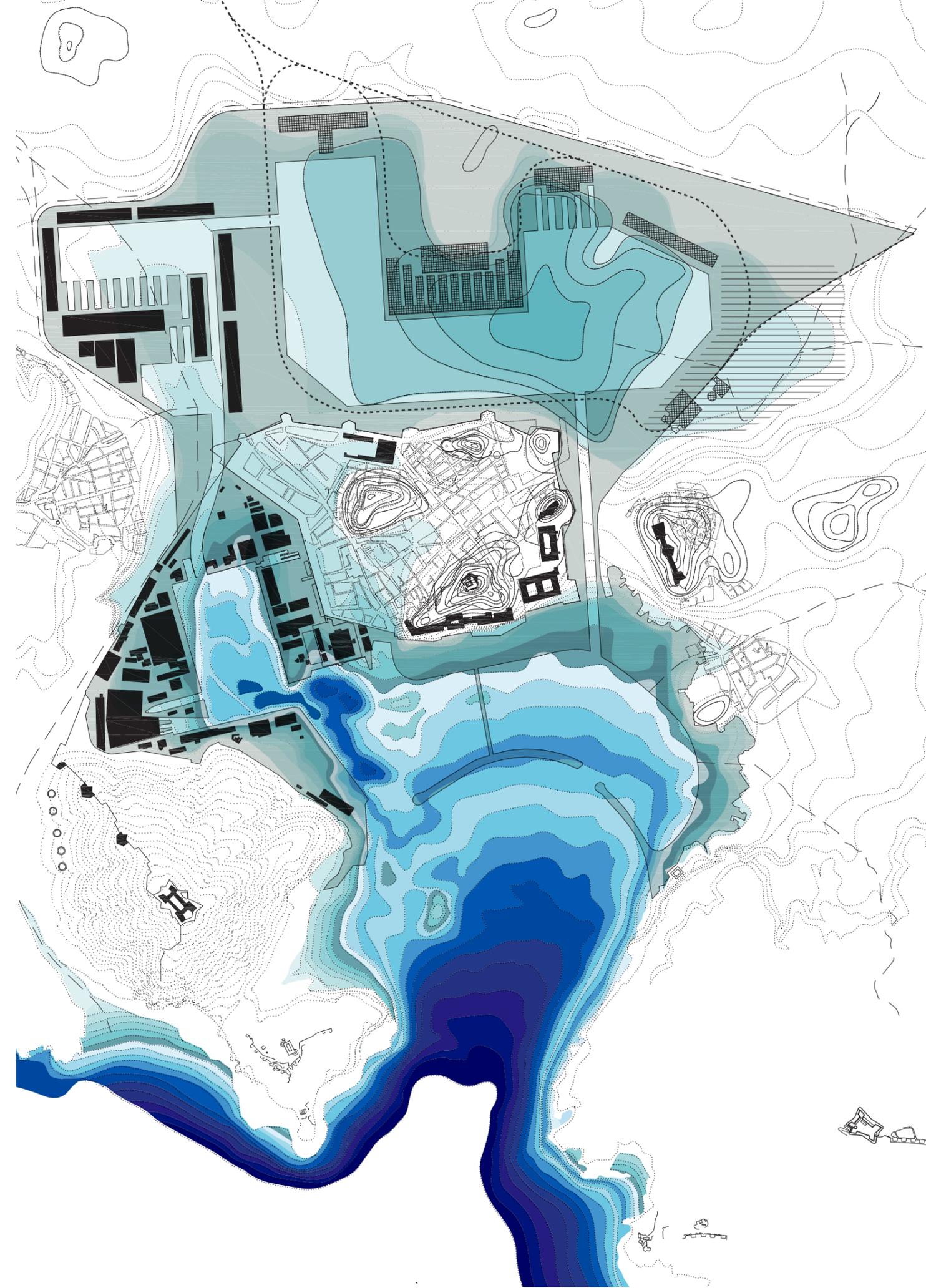


Fig. 4.1.26. Proyecto para el muelle de Alfonso XII, 1900 (copia de 1908)

Fuente: AMC, PL00093- EX. Mapas, planos, partituras, etc. 1903. Dos planos del alzado del muelle de Alfonso XIII, de la muralla del mar y la ciudad y plano y sección del muelle al terminar el año 1900

El muelle de Alfonso XII, supone la adecuación del frente sur para uso comercial. La

Junta del Puerto construye un muelle de 787,83 m (desde el muelle de San Pedro hasta la dársena de Botes) y 95 m de ancho, sobre los rellenos ocasionados por la apertura de la calle Gisbert (epígrafe 4.2.a) y frente a la Muralla del Mar. En la sección podemos observar como el espacio se distribuye de la línea de muralla a la del mar, con una primera franja de terrenos pertenecientes al Ayuntamiento, una segunda de esparciamiento y paseo de la población y la tercera, para transporte, almacenamiento y carga y descarga de mercancías.

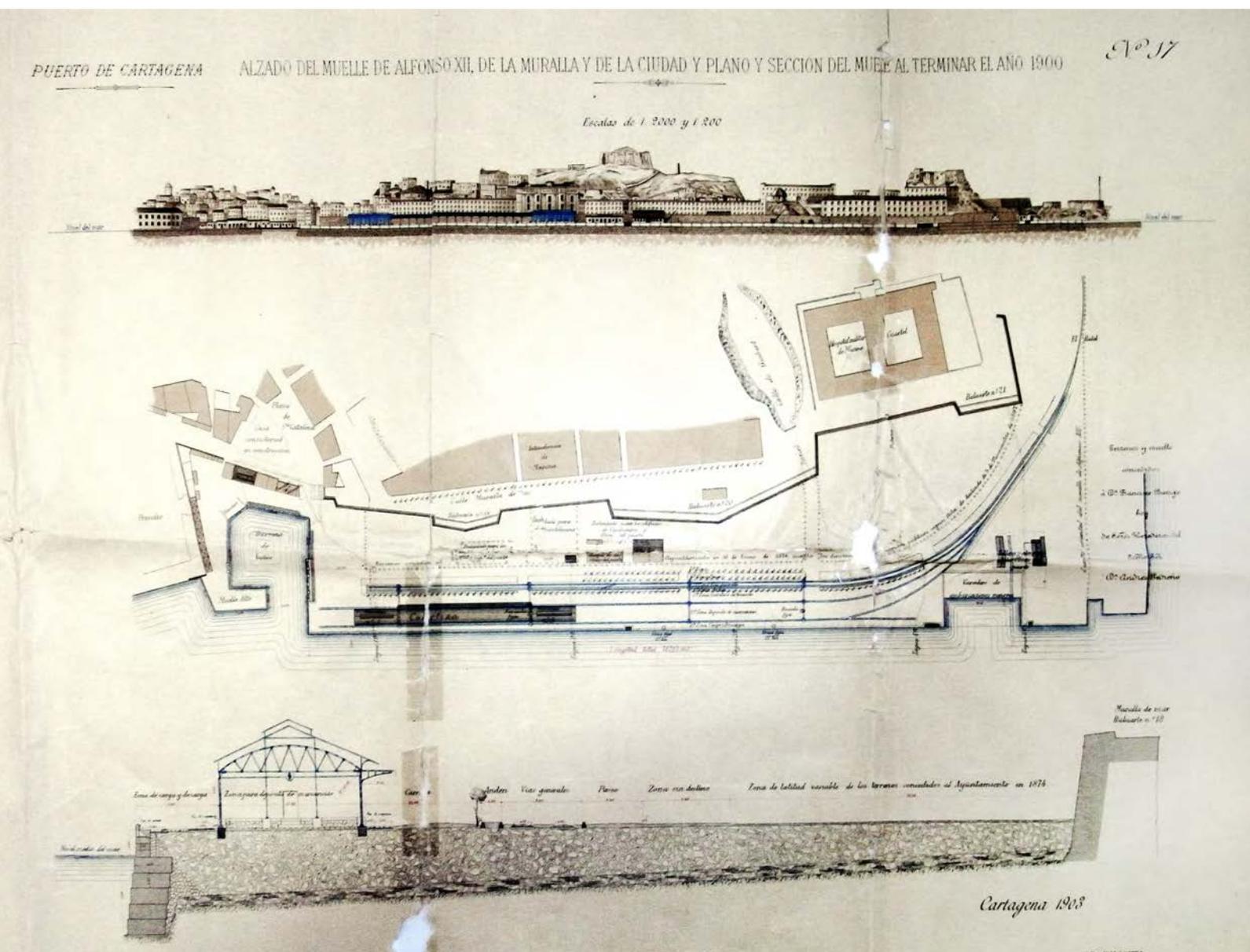
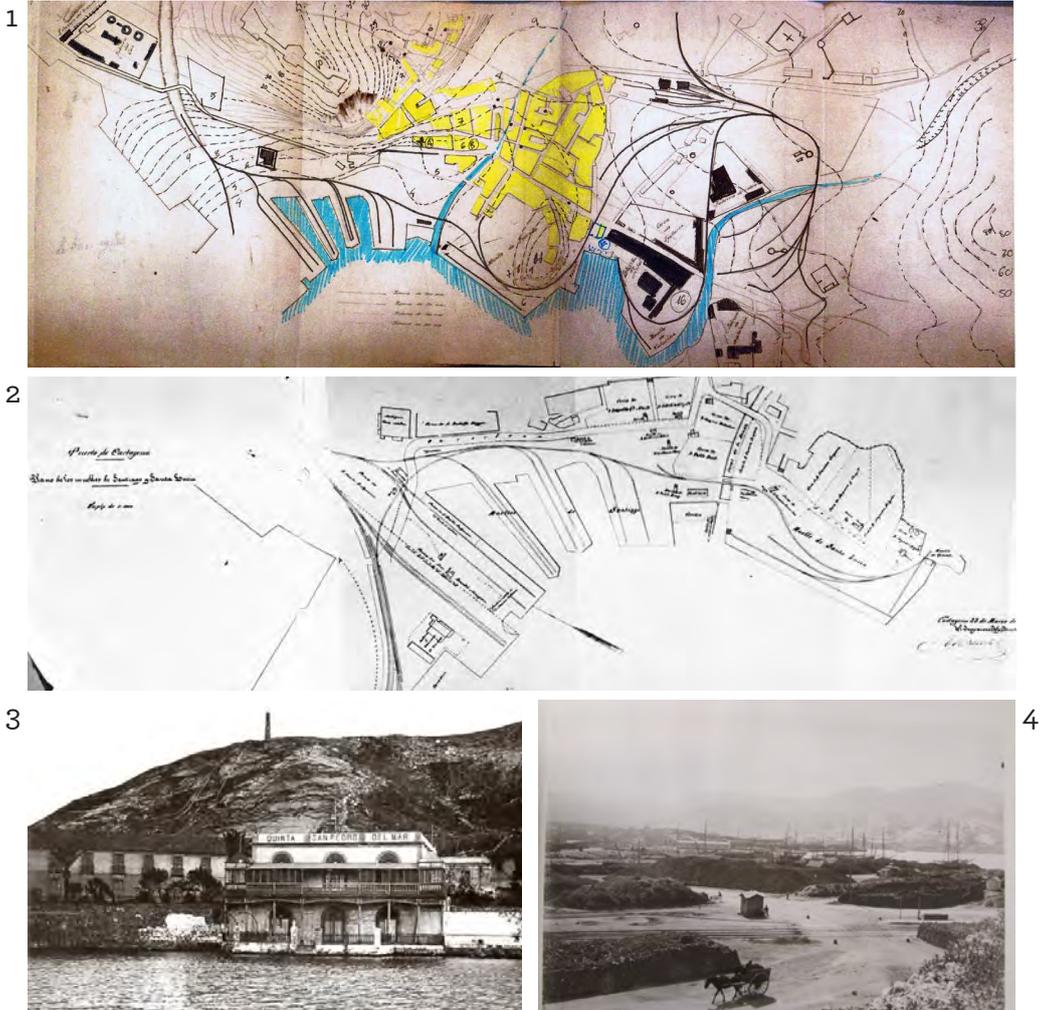


Fig. 4.1.27. Industria, ferrocarril y muelles de Santa Lucía

Fuentes: 1 y 2 AMC Ch0094900001. Ex. *Pyt. Reformado alcantarillado Cartagena y sus barrios San Antón, Sta.Lucía,y Concepción;redactado en el seno C.Ensanche...*(P:1 Al 26 e). 1907 y PLO0054-. EX. Mapas, planos, partituras, etc. 1911 *Plano de los muelles de Santiago y Santa Lucía*, 23 de marzo de 1911 / 3 y 4 Egea Bruno, P. M. 1999. *Cartagena: imagen y memoria*. Elche: Ed. Artelibro.

Los planos de 1907 y 1911, de Santa Lucía y los muelles del levante de la bahía, muestran la transformación del frente portuario oriental: puede verse el núcleo urbano de Santa Lucía en el valle entre los cerros con cimas de 60 y 80 m de Los Moros y San Julián, los trazados ferroviarios ramificándose en los muelles, los propios muelles, el de Santiago, separado por el desagüe del fondo del valle de los particulares (Pedreño, Rolandi, Valarino...), las fábricas y almacenes enlazados con ellos, edificios (Hospital de Convalecientes, Iglesia de Santiago, Escuela de Marineros...)- servicios generales, matadero, cementerio, astilleros... En resumen, una imagen de un sector industrial de una ciudad portuaria.



b3• Industria, ferrocarril y muelles de Santa Lucía

Fuentes: Fotos actuales elaboración propia, planos en Rubio Paredes, J.M. 2005. *Cartagena: puerto de mar en el mediterráneo*, Lunweg. Barcelona: Puerto de Cartagena, fotografías históricas Egea Bruno, P. M. 1999. *Cartagena: imagen y memoria*. Elche: Ed. Artelibro.

La imagen aérea oblicua actual muestra la relación entre la ciudad central, Santa Lucía y los muelles de la esquina NE de la bahía, dando cuenta de los ajustes de rasantes realizados por las infraestructuras.

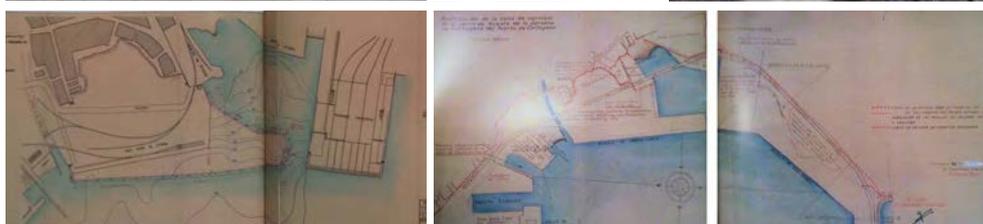
Podría compararse con la imagen y el plano de 1762 (Paseo de las Delicias-El Pinacho) para evaluar la transformación operada en dos siglos y medio.

En una y otra lámina se reflejan detalles de algunos proyectos: puente de Mompeán, muelles de Santa Lucía, Muelle de Figueroa..., así como vistas y paisajes en los que los cerros, los edificios, los espacios abiertos, el contacto agua tierra, definen los diversos espacios-tiempos de este sector.

La vía del tren a su paso bajo el puente de Mompeán en Santa Lucía



Proyectos de los ingenieros militares de Carlos III en Santa Lucía: Paseo de las Delicias y Jardín Botánico, 1762



Muelle de Figueroa, 1939

Carretera y darsena de servicios del muelle de levante de Santa Lucía, 1951

materias primas y su posterior transformación en la capital, se concentró principalmente en la barriada obrera de Santa Lucía.

Tabla 4.1.4 Evolución de la población en Cartagena y La Unión en relación a la producción minera

Fuente: Egea Bruno, P.M. 1986. *El distrito minero de Cartagena en torno a la primera Guerra Mundial (1909-1923)*. Murcia: Universidad de Murcia y Excmo. Ayuntamiento de Cartagena.

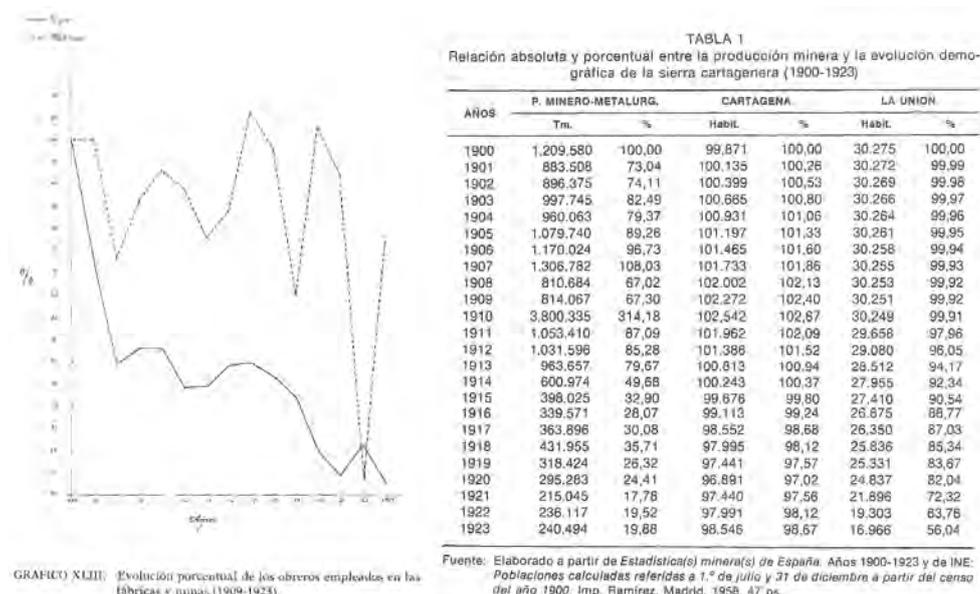


TABLA 1
Relación absoluta y porcentual entre la producción minera y la evolución demográfica de la sierra cartagenera (1900-1923)

AÑOS	P. MINERO-METALURG.		CARTAGENA		LA UNIÓN	
	Tm.	%	Habit.	%	Habit.	%
1900	1.209.580	100,00	99.671	100,00	30.275	100,00
1901	883.508	73,04	100.135	100,26	30.272	99,99
1902	896.375	74,11	100.399	100,53	30.269	99,96
1903	997.745	82,49	100.665	100,80	30.266	99,97
1904	960.063	79,37	100.931	101,06	30.264	99,96
1905	1.079.740	89,26	101.197	101,33	30.261	99,95
1906	1.170.024	96,73	101.465	101,60	30.258	99,94
1907	1.306.782	108,03	101.733	101,86	30.255	99,93
1908	810.684	67,02	102.002	102,13	30.253	99,92
1909	814.067	67,30	102.272	102,40	30.251	99,92
1910	3.800.335	314,18	102.542	102,67	30.249	99,91
1911	1.053.410	87,09	101.962	102,09	29.658	97,96
1912	1.031.596	85,28	101.386	101,52	29.080	96,05
1913	963.657	79,67	100.613	100,94	28.512	94,17
1914	600.974	49,68	100.243	100,37	27.955	92,34
1915	398.025	32,90	99.676	99,80	27.410	90,54
1916	339.571	28,07	99.113	99,24	26.675	88,77
1917	363.896	30,08	98.552	98,68	26.350	87,03
1918	431.955	35,71	97.995	98,12	25.836	85,34
1919	318.424	26,32	97.441	97,57	25.331	83,67
1920	295.263	24,41	96.891	97,02	24.837	82,04
1921	215.045	17,78	97.440	97,56	21.896	72,32
1922	236.117	19,52	97.991	98,12	19.303	63,76
1923	240.494	19,88	98.546	98,67	16.966	56,04

Fuente: Elaborado a partir de Estadística(s) minera(s) de España. Años 1900-1923 y de INE: Poblaciones calculadas referidas a 1.º de julio y 31 de diciembre a partir del censo del año 1900. Imp. Ramírez, Madrid, 1958. 47 ps.

Tabla 4.1.6. Evolución de las superficies portuarias

Fuente: Elaboración propia a partir de los estudios de los profesores Garcia Tornel, Andrés Sarasa y las memorias anuales de la Autoridad portuaria.

Posición	Tipos de dársenas	Superficie						
		XVI	XVII	XVIII	XIX	XX (hasta 1978)	Finales del XX	XXI
Bahía interior. Mar de Mandarache	Militar, Arsenal y astilleros		x	x	x		x	x
Bahía interior	Comercial	x	x	x	x	x		
Bahía interior	Pesquera	x	x	x	x	x	x	x
Algameca	Militar		x	x	x	x	x	x
Bahía de Escombreras	Petroquímica (Escombreras)					x	x	x
	Comercial							
	Militar							
Puerto exterior	Proyecto de puerto Comercial Gorgel							x

Tabla 4.1.5. Transformaciones del puerto comercial

Fuente: Elaboración propia

XIII	Alfonso X el Sabio	Concesión de privilegios (exención de ancoraje, de alcabalas, de almojarifazgo)
XIV-XV	Rutas de comerciantes Genoveses Fue a finales del siglo XIV y principios del XV cuando la progresiva instalación de mercados genoveses en Murcia intensificó la actividad comercial en Cartagena. Los fracasos de los genoveses frente a los venecianos en Oriente empujaron a aquellos hacia Castilla, especialmente desde 1380.	Torres Fontes afirma que «se añade a ello otro hecho posterior y es que desde los comienzos del siglo XV los turcos ocupan los puertos orientales e impiden el comercio tanto a genoveses como a venecianos, lo que obliga forzosamente a cambiar sus rutas tradicionales del tráfico mercantil. Es precisamente entonces cuando el puerto de Cartagena adquiere una intensidad comercial realmente sorprendente, como han puesto de relieve Suárez Fernández y Benito Ruano, al mismo tiempo que se evidencia su utilidad militar a causa del gran número de piratas y corsarios que perturban la navegación por esta zona del Mediterráneo»
XV Reyes Católicos	«El reinado de los Reyes Católicos, considerado como de transición entre dos épocas bien delimitadas, también lo fue para las actividades mercantiles de los comerciantes genoveses. 1492 se constituye en año clave en el desenvolvimiento comercial y financiero de los italianos; al ser expulsados los judíos pasarían a desempeñar las funciones de prestamistas, banqueros, recaudadores de impuestos, etc., que tradicionalmente los hebreos habían realizado. Ello supone una vinculación substancial con la monarquía, con el gobierno de las ciudades y con el común ciudadano» sintetiza Ángel Luis Molina	
1860	Se conceden licencias a numerosos muelles particulares	El sector de levante se llenará de muelles con ferrocarril propio de los empresarios mineros. Éstas concesiones según van terminando, se van convirtiendo en muelles públicos. En 1975, se produce la última cancelación con el muelle de Figueroa, en manos de la compañía San Ignacio
1875	Se crea la Junta de Obras del Puerto	Su finalidad era impulsar las obras de modernización del puerto
1885	Entran en funcionamiento los diques de la Curra y Navidad	
1887	Entra en funcionamiento el muelle de Alfonso XII, con 786 m de largo.	
1909	Se inaugura en Cartagena la Sociedad Española de Construcción Naval (asesoramiento británico)	
1942	Se crea la refinería de petróleo de Escombreras	Explotada por la Empresa Nacional Calvo Sotelo (filial del I.N.I.)
1948	Se forma la sociedad de refino de Petróleo, REPESA	Mediante un acuerdo de la Empresa Nacional Calvo Sotelo, CEPESA y Caltex Oil Products Company
1949	La Marina de Guerra construye un puerto militar a 3 km de la dársena interior	
1949	Entra en funcionamiento la dársena de Escombreras	

1950-60	Desarrollo técnico de los astilleros con la ayuda del ejército norteamericano, culmina con la creación de la Empresa Nacional "Bazán"	
1964	Prolongación del dique de abrigo del muelle en Escombreras	
1967	Construcción del muelle de la Curra	
1971	Se draga hasta los 21 m la dársena exterior y se construye una terminal para buques (250.000 Tn)	
1973	Construcción del muelle de remolcadores	
1975	Fin de las concesiones de muelles particulares	
1975-1984	Ampliación y Mejora del Muelle de San Pedro	La entrada en funcionamiento de este muelle ha supuesto el desplazamiento hacia el de los Gráneles que se manipulan en los Muelles de Alfonso XII y Santa Lucía, mejorando la situación contaminante y resolviendo problemas de calado
Inicio 1984	Construcción del Muelle de Gráneles en la Dársena de Escombreras (Muelle Príncipe Felipe)	Resolver prácticamente los problemas de contaminación, calado y accesibilidad de todo tipo de buques, puesto que aleja de la ciudad el movimiento de gráneles. Además el cerro de San Julián sirve de defensa a los efectos del viento
Década de los 90	Variante de la Carretera de Servicio del Puerto en la zona del Muelle de Santa Lucía	Enlazar con la autovía del Mediterráneo a su llegada a Cartagena y liberar de la presión de contenedores a Alfonso XII
Finales de la década de los 80	Comienzo del proceso de desmantelamiento de la mayor parte de industrias estatales situadas en Cartagena, lo que sume en una profunda crisis a la ciudad	(Aún hoy por las calles de Santa Lucía y el Hondón puede observarse un buen número de hombres, con el rastro físico de la actividad minera y química en sus caras y cuerpos, vagabundeando por las calles o en la barra de algún bar, víctimas del cierre de la industria química)
1988	Jordi Garcés y Enric Soria, arquitectos reciben el encargo de la Junta de Obras del Puerto, de la nueva configuración del puerto	Creación de un espacio de ocio en Alfonso XII y de un puerto deportivo En conjunto, las remodelaciones efectuadas (finales de los 80, principio de los 90) y el proyecto que se plantea, vienen a resolver una vieja paradoja de la ciudad de Cartagena: que siendo una ciudad marinera está creciendo hacia el campo; es como si le hubiese dado la espalda al mar. Con toda probabilidad, la presencia del puerto deportivo, con toda la serie de instalaciones que se planifican, puede devolver una vitalidad perdida a un viejo casco urbano tan necesitado de savia nueva. (Andrés Sarasa, 1989: 23)

4.1.c • Síntesis. El nuevo marco espacial de la ciudad burguesa

a- La Fig. 4.1.28 con sus diferentes acentos y leyendas, ha sido elaborado desde el objetivo de reflejar episodios y características fundamentales de una Cartagena central de gran espesor histórico leída en el momento en que derriba sus murallas, construyendo el puerto moderno al sur y trazando su ensanche al norte. Muestra como la muralla de Carlos III, actúa como membrana protectora del enclave defensivo, englobando el complejo industrial-militar del Arsenal y la ciudad histórica. El recinto de la ciudad aparece ampliado hacia el S, el E y el N respecto de la traza de las murallas de Pozzi, aumentando el suelo urbano de 27,5 ha a unas 82 ha, y hacia el O, con el recinto del Arsenal de 44,6 ha; lo que supone un ciudad 5 veces mayor.

La ciudad se extiende hacia el N, S y E, trasladando las puertas de la muralla y configurando las nuevas -Puerta de Madrid, Puerta del Muelle o del Mar y Puerta de San José-, añadiendo al recinto anterior las áreas ocupadas por los arrabales de La Gomera y San Roque, así como los promontorios de Monte Sacro-San José y Despeñaperros. La dilatación del recinto supone, además, el establecimiento de un buen número de instalaciones vinculadas a la actividad militar que se adosan a la línea de muralla dotándola de espesor. Aunque el dibujo lo revela a simple vista, si cuantificamos los suelos destinados a la ciudad civil y, por otro lado, aquellos pertenecientes a las instalaciones militares, las religiosas y los accidentes geográficos (el monte de La Concepción y el de Despeñaperros también bajo tutela militar), vemos como los primeros suponen tan sólo el 37% del ámbito.

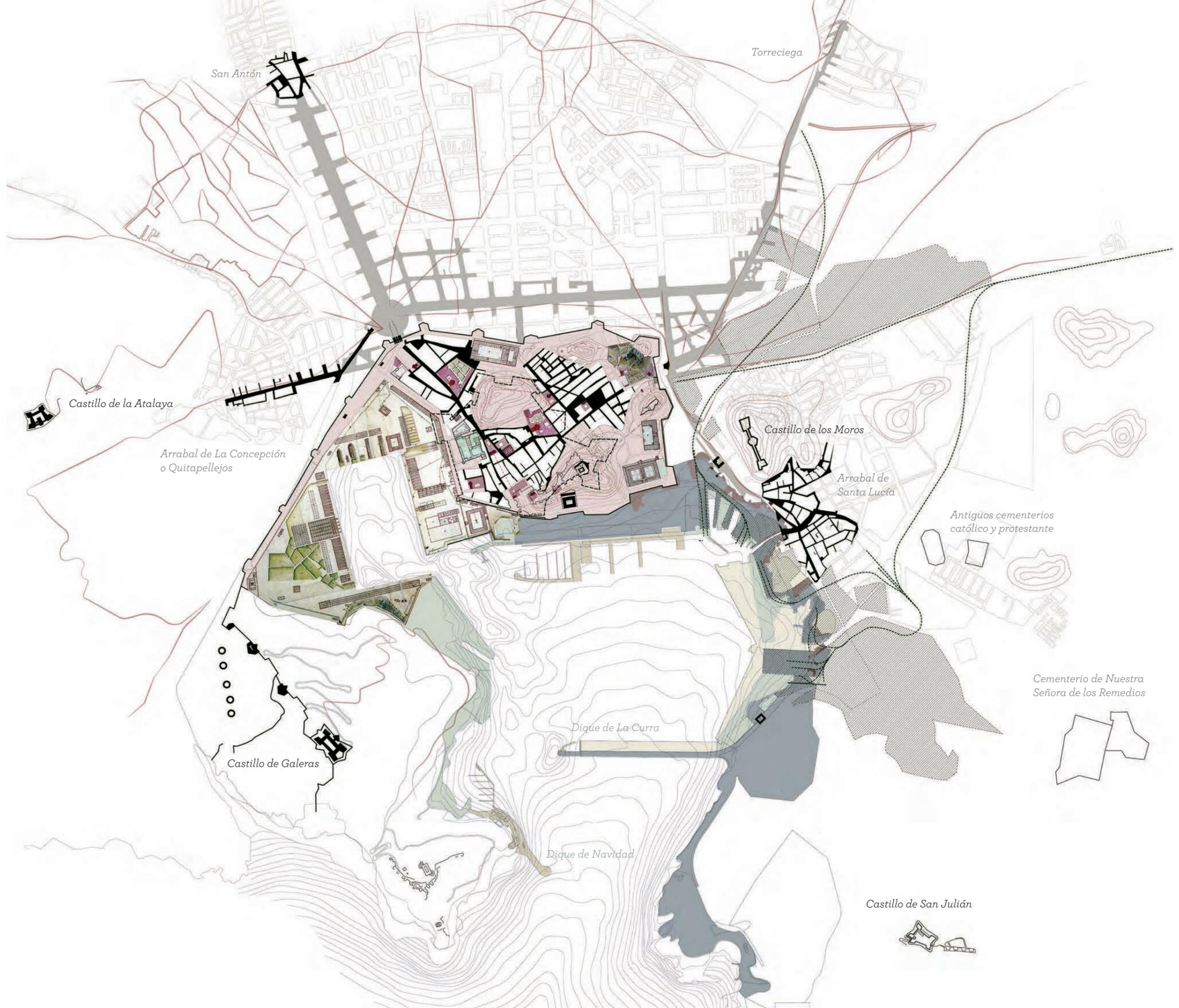
b- La ciudad histórica dibujada a través de sus recintos residenciales (el núcleo fundacional y su extensión del s. XVIII) y mostrando la fuerza de su topografía, un relieve que aporta complejidad, riqueza visual y diversidad. El Arsenal ha sido la gran plaza-puerto de la ciudad histórica hasta mediados del XIX. El puerto comercial-industrial moderno contorneando la bahía, seis veces mayor que la dársena militar, tendrá en el muelle de Alfonso XII su bulevar-paseo de la muralla- de charnela con la ciudad histórica, paralelo al de Alfonso XIII que es la charnela de ésta con el Ensanche.

c- La ciudad militar, en torno a la dársena del Arsenal y prolongándose al interior de la ciudad histórica, y la ciudad industrial-obrera al Este, enmarcan el espacio para la residencia burguesa en la ciudad histórica y en el Ensanche: aquella con la riqueza de sus monumentos -iglesias y conventos- y su complejidad topográfica y social dificultando su modernización y éste (cartografiado en su esqueleto esencial y en la mancha de suelo inabarcable) de la atonía de una capitalización insuficiente. El plano quisiera mostrar el incierto horizonte, los estímulos contradictorios de una ciudad antes de la guerra civil, a la que bien entrada la segunda mitad del s.XX, se le plantearon nuevos retos en un ampliado marco espacial. Este será el tema del apartado 4.4.

Fig. 4.1.28. La ciudad histórica: tejido celular.

Fuente: Elaboración propia





San Antón

Torreciega

Castillo de la Atalaya

Arrabal de La Concepción
o Quitapellejos

Castillo de los Moros

Arrabal de
Santa Lucía

Antiguos cementerios
católico y protestante

Castillo de Galeras

Dique de La Curra

Cementerio de Nuestra
Señora de los Remedios

Dique de Navidad

Castillo de San Julián

ANEXO 4.1.

Los anexos que se adjuntan al capítulo 4.1, son materiales recogidos de diferentes fuentes, que han servido como fundamento para la elaboración del trabajo, mostrando reflexiones, orientando cartografías, bosquejando trazos de la Cartagena de ese tiempo.

Se adjuntan como Anexos porque pueden ayudar a otros investigadores que se ocupen de este territorio.

ANEXOS

Tabla 4.1.4. Sistema defensivo e instalaciones militares en Cartagena

Fuentes de la tabla: Elaboración propia a partir de documentación extraída de:

<http://www.aforca.org/>
<http://www.cartagena.es/>
<http://www.regmurcia.com/> <http://www.urbes.unican.es>
<http://www.ejercitodelaire.mde.es/>
<http://www.aena.es/csee/Satellite/Aeropuerto-Murcia-San-Javier/es/Page/1047570399273/>
<http://www.ejercito.mde.es/unidades/Murcia/index.html>

Carrillo de Albornoz y Galbeño , J. 2012
 Frey Sánchez, 2007 “
 Gómez Vizcaino, A. 1998
 Gómez Vizcaíno ,A. y Munuera Navarro, A. 2002
 Guimaraens Igual, G. 2008
 Martínez López, J. A. y Iniesta Sanmartín, A. 2004
 Munuera Navarro, D y Blázquez Navarro, 2001.
 Munuera Navarro, D., 2003, 2004, 2006, 2008 Y 2010
 Peñalver Martínez, M. J.2012
 Rubio Paredes, J.M. y Piñera Rivas, A. 1988.
 Rubio Paredes, J.M., 1991 y 1995.
 Sambrićio, C, 1991.
 Vera Boti, A. 2001.
 Verlaque Christian.,1963
 Yusim, RI., 2014

Sistema defensivo e instalaciones militares	Fecha	Gobierno	Conflicto
Castillo de la Concepción			
Monasterio de San Ginés de la Jara	Desde el paleolítico, villa romana, convento agustino, y franciscano		
Torre de Rame o Rami (derivado del toponimo arabe Faray Arramín)	XIII		
Propósito de convertir a Cartagena en el puerto militar de la Corona en el Mediterráneo	1474-1516	Reyes Católicos	
Castillo de los Vélez, Mazarrón	1491 - 1494	Marqués de Vélez	
Torre del Puerto de Mazarrón	1510	Baltasar Rey Comerciante genovés	
Torre de la Encañiza, San Pedro	siglo XV o principios del XVI. Previa a 1574	Concejo de Murcia	
Torre de Rame, Los Alcázares (reconstrucción)		Diego Bienvendud Rosique, regidor de Cartagena	
Torre del Negro, El Algar (Torre de Arráez)	1556-1598	Juan Giner , regidor de Cartagena	
Torres privadas 1491-1590 Fueron torres de defensa privada construidas por la aristocracia cartagenera, para defender sus tierras			
Casa de Tacón			
Torre de Siles			
Torre de Oviedo			
Torre de los Cuencas			
Torre de Lucrecia			
Torre de los Poyo			
Casas de Carrillo			
Siveros			
Dos torres de Borrás			
Dos de Antón García			
Lope Giner			
Fernando del Castillo			
Torre Rubia			

Objetivo	Ingeniero	Estado actual
<p>Vigilancia y defensa de la ciudad y la bahía. Los restos actuales son de una alcazaba árabe de XII. Durante los siglos XVI y XVII el castillo de la Concepción fue el elemento defensivo más importante de la ciudad. Pero ya a finales del siglo XVIII, y sobre todo tras el gran despliegue defensivo construido durante la segunda mitad de aquella centuria, fue perdiendo su importancia militar. De los años finales del setecientos datan los primeros proyectos de demolición, que sin embargo no se iban a hacer efectivos hasta los años finales del siglo XIX.</p>		<p>Actualmente está inserto dentro del sistema de espacios libres de la ciudad, conocido como "Parque de los Patos"</p>
<p>Su estratégica posición entre cabo de Palos y Cartagena, sobre el monte Miral, le otorgaron características de defensa del territorio, contra los ataques berberiscos principalmente. tras la desamortización de Mendizábal en manos privadas y en proceso de deterioro.</p>		<p>Propiedad de la constructora Hansa urbana, en un lamentable estado de ruina que la catalogación patrimonial no ha conseguido detener.</p>
<p>Control de las propiedades del señorío de Diego Bienvenud Rosique.</p>		<p>Restaurada dentro de un green del Campo de Golf del resort Torre de Rame, en Los Alcaceres</p>
<p>Se construyó como protección de los pescadores y de las disputas por la pesca en el Mar Menor entre el concejo de Murcia y Cartagena</p>		<p>En mal estado desde XVIII. Fue utilizada como almacén de artilugios pesqueros. No queda rastro visible.</p>
<p>Vigilancia del Campo de Cartagena y la costa interior del Mar Menor.</p>		<p>En Los Urrutias, abandonada.</p>
<p>Cerca de la Puebla</p>		
<p>Cerca de El Carmolí Cercanas a Portman Alumbres Nuevos En el Garbanzal</p>		
<p>Torre rural asociada al proceso repoblador iniciado por Alfonso X. Situada en el interior del campo de Cartagena, en los Molinos Mafagones (Campo Nubla). Su objetivo era dar seguridad a los pastores y labradores que trabajan las tierras de algún aristócrata.</p>		<p>En estado de ruina dentro de una propiedad privada.</p>

Sistema defensivo e instalaciones militares	Fecha	Gobierno	Conflicto
Torre de la Campana		Molinos Marfagones	
Torre del Moro		Cuesta Blanca	
Torre de Nicolás Pérez		De Nicolás Pérez, comerciante y regidor. En Perín, en un lugar que controla, a la vez, el área del Mar Menor y la bahía de Mazarrón	
Dos torres		Alumbres Nuevos , defensa de explotación minera	
Proyecto de Andrés Dávalos	Murallas y Baluarte de San Juan	1541	
Proyectos impulsados por el Deán, Sebastian Clavijo	Muralla de Deán	1544	Carlos V
	Plataformas de artillería		Carlos V
	Casa del Rey Proveduría de Armas y Fronteras	1530-1545 inicio de las obras 1572	Carlos V
Primera referencia a la defensa litoral mediante torres costeras	Torre de San Antonio en Cabo de Palos	1554 - 1564 (Granada)	Carlos I
	Torre de San Miguel en El Estacio	1574 se habla de su necesidad 1601 informes de que está terminada 1750 (según Rubio Paredes)	Carlos I
	Murallas Nuevas o de Antonelli	1575-77	Felipe II
Plan de Defensa del litoral de G. B. Antonelli : construir 36 torres, 4 en el término de Murcia, 15 en el de Cartagena, 5 en el de Mazarrón y 12 en el de Lorca (se aprobó reducido a 10 torres) 1560 (posiblemente sobre plan previo de Carlos I de 1554) Felipe II (dos partes desde el Pinatar a la Azohia bastimento de Cartagena, de la Azohia a Terreros Blancos bastimento de Lorca)	Reconstrucción de la Torre de Cabo de Palos	1564-1580	
	Torre de La Azohia (de Santa Elena o Santa Catalina)	1556-1598	Felipe II
	Torre del Puerto de Mazarrón	1554-1580	
	Torre del Puerto de Águilas	1554	
	Torre de los Terreros Blancos	1554	
	Torre de Navidad	1554-XIX	
	Torre de Caballos de Bolnuevo (Mazarrón)	XVI-XVII	

Objetivo	Ingeniero	Estado actual
Torre rural asociada al proceso repoblador iniciado por Alfonso X		
Refuerzo y nueva construcción de murallas. Torre en el puerto, el baluarte de San Juan para controlar el Arenal	Obra ejecutada por G.B. Antonelli	
Amurallar el cerro de El Molinete y el de la Concepción		Un paño de unos 60 m al N del Molinete
Estructuras semicirculares que sobresalían de la muralla		
Centro e avituallamiento de los Tercios de Levante y de los presidios norteafricanos e italianos		Se conserva una arcada dentro de un restaurante
Atalaya primero y luego faro.		Destruída en el XVII, se reconstruye en 1732, y en 1861 se vuelve a reconstruir al ser nombrado faro de primer orden, dejando de ser militar
En la gola Mayor del estacio, sobre la barrera de arena de la Manga del Mar Menor	G.B. Antonelli	En 1861 desaparece y es sustituida por un faro de 6º orden
La finalidad principal era la de defender la ciudad encerrando dentro del recinto la Casa del Rey.	G. B. Antonelli	
(planta hexagonal)	G.B. Antonelli	
Protección del Puerto de Mazarrón. (planta hexagonal)		La torre de La Azohía se encuentra catalogada como Bien de Interés Cultural por la Disposición Adicional Segunda de la Ley 16/1985. Restaurada en 1989 por el Gobierno regional
(planta hexagonal)		
(planta hexagonal)		
(planta hexagonal)		
Cierre artillero de la bocana. Sustituida por las de Trincabotijas y Podadera		Situada por encima del actual Fuerte, desaparecida
(planta circular)		

Sistema defensivo e instalaciones militares	Fecha	Gobierno	Conflicto
Torre de Portman o San Gil (Cartagena)	1591		
Torre del Pinatar	1602		
Proyecto de Possi y Langot	Dársena de abrigo del puerto Murallas de Possi	1670-1716	Carlos II
Batería de Trincabotijas Baja	1686		
Muralla de Felipe V o traza de 1721	1721	Felipe V	Guerra de Sucesión.
Nombramiento de Cartagena como capital del Departamento Marítimo del Mediterráneo	5 de julio 1728		
Plano del Proyecto para el Puerto de Cartagena con el Arzenal y Almacenes que corresponden para una Marina completa	30 de noviembre de 1728 Modificado en 1731	Felipe V (1700-1746) Secretario de Estado y del Despacho de Marina e Indias D. José Patiño (1726-1736) D. Zenón de Somodevilla, marqués de la Ensenada (1743-1754)	
Inicio de las obras del puerto como Capital del Departamento	1728 llegan los ingenieros 1730 operaciones de limpia		
Desvío de la Rambla de Benipila	1731	Orden dada por José Patiño y Rosales	
Inicio de la construcción de los muelles del Arsenal	1739		
Baterías costeras. Fortificación interior	San Fulgencio o del Collado Punta de la Podadera Fuerte de la Navidad Espalmador San Leandro San Isidoro Santa Florentina Fuerte de Santa Ana Trincabotijas	1739	
Construcción del Arsenal Militar	1747-1782	Felipe V Marqués de la Ensenada (secretario). Impulsor del proyecto Impulsor de las obras José Patiño y Rosales	

Objetivo	Ingeniero	Estado actual
Aparece referenciada en el informe de Feringán (1759) donde refiere su buen estado y servicio, hasta el informe de Cano Ugarte 1870 donde se habla de casi su desaparición, sufre un proceso de degradación.		Desaparece en 1864, construyéndose con sus restos un faro y una batería
Pertenece al sistema defensivo real		Destruída en el siglo XVII
Defensa de la Galeras Reales	Lorenzo Possi	
Defensa y vigilancia de Escombreras, Algamecas y la entrada al puerto		
Ampliación de la muralla de Possi, para incorporar al área defensiva los cerros de San José, Montesacro y Despeñaperros		
Necesidades de adecuación del puerto (calado y ampliación) y de las instalaciones (Arsenal)		
Formalmente el de Rez diferencia dos dársenas (comercial y militar) apoyados en el muelle existente, el de Montaigú dársena cuadrada donde estaba el puerto romano y una semicircular comercial Ambos plantean las necesidad en encauzar Benipila hacia la Algameca chica	Antonio Montaigú de la Perille y Alejandro de Rez, con sus dos ayudantes Sebastián de Feringán y Esteban Marillac.	
La orden que recibió por parte del ministro Patiño[64] era la de, "formar un proyecto y establecer en su puerto todos los edificios y obras correspondientes a una Marina completa".		
Infraestructura necesaria para la construcción del Arsenal sobre el Mar de Mandarache		
Inicio de la construcción de 9 baterías en la costa, para defensa de la bahía.	Ingeniero Esteban Panón	
Complejo industrial	Sebastian Feringán y Cortes (desde 1731 trabajó en las obras del puerto) Mateo Vodopich Jorge Juan intervino en las obras de los dos diques secos	

Sistema defensivo e instalaciones militares	Fecha	Gobierno	Conflicto
Primer proyecto y segundo (reducido) de Zermeño 1766-1791		Carlos III Conde Aranda principal valedor	
Proyecto de fortificaciones provisionales de Mateo Vodopich inspirado en las trazas de Zermeño	1767		
Proyecto del ingeniero Francisco Llobet	1770		
Construcción de los fuertes exteriores.	1773-1778		
Castillo de los Moros	1773-1778		
Fortificación de la ciudad durante el siglo XVIII. Fortificación abaluartada	Fuerte de la Atalaya	1770	
	Fuerte de Galeras	Segunda mitad del XVIII	
	Muralla de Carlos III	1771 1778	
	Muralla del Mar (parte de la Muralla de Carlos III)	30 de abril de 1766 junio de 1770 febrero de 1773 1789 finalización	
	Batería de las Cenizas	XVIII 1933-1936	
	BATERÍA 47 BAJA o del Collado de la Podadera	1770 (según el Atlas histórico militar del reino de Murcia, realizado por el ingeniero militar Juan José Ordovás en 1799)	

Objetivo	Ingeniero	Estado actual
Fortificación de la ciudad , mediante el cierre total del perímetro de la plaza con la «Muralla del Mar»		
Defensa litoral, serie de fortalezas enlazadas entre sí por el fuego, como eran los castillos de Galeras, Atalaya, de los Moros y de San Julián.		
Equipamientos: el Hospital Real de la Marina, la Maestranza de Artillería, el cuartel de Antiguones		
Terminación de las 9 baterías que había iniciado el Ingeniero Esteban Panón		
Fortificación de la ciudad y la costa	Mateo Vodopich	
Fortificación de la ciudad		
Castillo de Galeras, Atalaya y Moros	Mateo Vodopich (sobre el proyecto de Zermeño)	
Fortificación abaluartada estilo Vauban. En el flanco E de la Plaza, para proteger el acceso a la ciudad por las Puertas de San José y el frente abaluartado del Hospital Militar	Los primeros planos fueron realizados en 1766 por el ingeniero militar Pedro Martín Zermeño, por orden del conde de Aranda, entonces capitán general de los reinos de Valencia y Murcia. Finalización de las obras Mateo Vodopich	
Defensa de la cumbre de la Atalaya y parte N de la ciudad, punto desde el que podía bombardear la Plaza. Vigilancia de las Algamecas	Martín Zermeño	
Fuerte que domina la Plaza, el puerto, el Arsenal y la Algameca. De él parte la muralla de Carlos III. En él se proclamó el cantón en 1876 Después ha sido presidio y semáforo (rae: Telégrafo óptico de las costas, para comunicarse con los buques por medio de señales)	Mateo Vodopich (sobre el proyecto de Pedro Martín Zermeño)	Desde 1987 es jurisdicción de la Armada como parte de la defensa del Arsenal
Su trazado, abarca 4.790 metros. Su trazado envuelve la ciudad y el Arsenal, partiendo desde la actual Dársena de Botes (Penal de Presidarios), pasando por el Gobierno Militar y cerrando con el Castillo de Galeras. Los elementos que forman la muralla totalizan: 20 baluartes, 18 cortinas, tres puertas y al menos tres poternas conocidas.	Mateo Vodopich	Se conservan 3.190 metros
	Pedro Martín Zermeño Francisco Llovet, Mateo Vodopich	Se conserva prácticamente integra, exceptuando el tramo de las Puertas del mar, actual plaza de los Héroes de Cavite. Con añadido de la escalera central Proyecto de reforma y conexión con calle Gisbert
Defensa de la costa para evitar que se acercara el enemigo a una distancia a la que pudiera alcanzar los objetivos militares. En 1923 fue reforzada por el Pla Primo de Rivera con cañones Vickers		Dentro del Parque Natural de Calblanque
Obra provisional en el XVIII En el siglo XIX entró en los proyectos de reforma y mejora de las fortificaciones cartageneras del Plan de Defensa de 1860		Desartillada tras la Guerra Civil, 1939 En 1967se construyo un polvorín para el Ministerio de Obras Públicas Hoy en ruinas

Sistema defensivo e instalaciones militares	Fecha	Gobierno	Conflicto
	1795-1796		
Parque de Artillería	177-1786		
Cuartel de Antigones	1789 -1793		
Cuartel de Caballería	1797		
Proyecto de ampliación de la ciudad	1784		
Proyecto de desmonte del Cerro de la Concepción	1784		
Proyecto de desecación del Almarjal	1786 1789 1798		
Informe del ingeniero militar don Francisco Bustamante.	1811	Godoy	IncurSIONES Napoleonicas por el Tratado de Fontainebleau
Recuperación de plaza de primer orden	1842	Regencia de Espartero	
Plan o Sistema defensivo de la Península, islas y posesiones de Ultramar	1851-1858		
La base pasa de ser Comandancia a sr Capitanía General	4 de febrero de 1857		
Plan O'Donnell o Plan de Defensa de 1860-1888	Fuerte de Navidad	Finales XVI 1688-1697 1740 1860-	Guerra de los Nueve años
Cobertura artillera de la bocana : satisfizo con la ejecución de baterías en Galeras (Podadera, Navidad, el Collado, el Espalmador) y San Julián (Santa Ana, Trincabotijas, San Leandro)	Castillo de Despeñaperros	1859 1890	
Batería de cincuenta piezas en el muelle del Arsenal.			
Edificios de carácter defensivo y cuarteros : Fuerte de San Julián o el Cuartel Defensivo de Fajardo.	Cuartel defensivo de Fajardo	1860	Isabel II
Reforma de las murallas, como los baluartes 18, 20 y 21 en la Muralla del Mar.	Batería de San Leandro		Isabel II
Para asumir la defensa terrestre: Fuerte del Cabezo de la Cruz o Despeñaperros.	Baterías de Trincabotijas Alta (Comandante Royo)	1860	Isabel II
La segunda línea externa la constituía: fuertes en el del Monte Calvario, el Cabezo de Laura, el Cabezo de San Felipe, fuerte de los Molinos, y Castillo de San Julián.	Batería de San Isidoro y Santa Florentina	1862	Isabel II
	Castillo de San Julián (propuesto desde el Proyecto de Zermefio)	1883	Isabel II
	Batería de Santa Ana		

Sistema defensivo e instalaciones militares	Fecha	Gobierno	Conflicto
Cantón de Cartagena	1873-74		Insurrección de Cartagena
Los primeros pasos para el derribo de las murallas.	1862		
Primeras operaciones de derribo o perforación 1862-1901	1887		
	1901		
	1891		
	1900		
	1901		
Aeródromo de Los Alcázares	1915		
Plan de Defensa 1912 y 1926 o de Primo de Rivera Entre ambos se construyeron 18 baterías costeras.	Batería del Jorel	1923	
	Batería de Aguilones	1928-36	
	Batería de la Parajola	1928-36	
	Batería del Roldán	1933	
	Batería del Atalayón	1933	
	Batería de Sierra Gorda	XX	
	Batería de Cabonegrete	1930	
	Batería de la Chapa	1926	
	Batería de Loma Larga	1926-1935	
	Batería de Castillicos	1933-1936	
Base Aeronaval o Academia General del Aire de San Javier (AGA)	1926 1940 1964		

Objetivo	Ingeniero	Estado actual
	En contra del gobierno centralista, en pos de un república Federal	
La visita de O'Donnell y de Isabel II refuerza la idea de la inutilidad de las murallas, frente a los nuevos sistemas de artillería. La población pide el derribo		
Apertura de la calle Gisbert		
Portillos de de la Serreta, Santa Florentina y Cantarranas		
Urbanización de la Muralla del Mar		
Derribo del tramo de muralla comprendido entre el Gobierno Militar y la dársena de botes		
Apertura del hueco de 18 m sobre el lienzo de la muralla de Carlos III en la Serreta a fin de dar entrada a la actual calle del Alcalde don Ángel Bruna		
Formación de pilotos 1929 se creó en Los Alcázares el Grupo de Hidroaviones de la Península		
Defensa de la costa. Cruce de fuego entre la batería de Jorel y Aguilones y la Paraloja		Desartillada en 1994 En la Punta de Cabo Tiñoso
Construcción del Plan de Defensa de Primo de Rivera. Objetivo: prevenir de los bombardeos a la población		Desartillada en 1965
Entorno de la Batería de Castillitos. Vigilancia desde la Isla de Escombreras del Puerto de Mazarrón		Desartillada en 1952
Situada entre Alumbres y Escombreras alcanza a vigilar todo el Campo de Cartagena, la ciudad, la bahía y Mar Menor		
Primera batería antiaérea, par defensa de la costa y la entrada a la bahía.		Fuera de servicio desde 1952, estado de ruina
Cercana al faro de Portman, su función era defender la costa y las entrada a dicha bahía y a la de Cartagena. Destaca el edificio de alojamiento de Oficiales y Suboficiales. Forma parte Plan de Defensa de Bases Navales de 1926		Está en el parque natural de Calbalnque. Fuera de servicio desde 1994. Bien de Interés Cultural por la Disposición Adicional Segunda de la Ley 16/1985.
Defensa de La Azohía, La Chapineta, San Ginés e Isla Plana		Desartillada en 1940
Punta de Cabo Tiñoso. Buena visibilidad de la costa desde Escombreras al Cabo de Gata		Desmilitarizada en 1994, por el plan Norte. Bien de Interés Cultural por la Disposición Adicional Segunda de la Ley 16/1985.
Aeródromo militar Academia de Formación de Pilotos Apertura al tráfico comercial (civil) vinculado a los intereses de desarrollo turístico de la zona		Actualmente mantiene la doble vertiente civil y militar. El uso militar, tras la profesionalización del ejército, ha generado el abandono de parte de las instalaciones, mientras que el uso civil (a pesar de su reciente ampliación de pistas por Aena, 2011) se encuentra en discusión por la posible apertura del Aeropuerto Regional de Corvera

Sistema defensivo e instalaciones militares	Fecha	Gobierno	Conflicto
Reorganización del ejército de Manuel Azaña	25 de mayo de 1931		
Establecimiento del Regimiento Mixto de Costa y Campaña n° 3	1944		
Acuerdos defensivos con Estados Unidos	1953		
Estado miembro de la OTAN	30 de mayo de 1982		
Plan Norte	1994		
Racionalización y utilización Eficiente del Patrimonio Inmobiliario del Ministerio de Defensa (PREPIDEF) Ver tabla XX	2014-2017		

Objetivo	Ingeniero	Estado actual
<p>Las capitanías generales creadas por Felipe V a principios del siglo XVIII fueron suprimidas (y con ellas las regiones militares, divisiones administrativas de la Monarquía) y fueron sustituidas por ocho divisiones orgánicas, y sendas Comandancias Militares en Canarias y Baleares, la Aviación pasó a formar un Cuerpo General independiente se suprimió el Cuerpo Eclesiástico del Ejército</p>		
<p>Produce una gran afluencia de soldados y familiares a la ciudad. Favoreciendo el comercio e industria subsidiaria de sus necesidades</p>		
<p>Instalación de bases americanas en el Mediterráneo. Aportes técnicos para la modernización de los astilleros del Arsenal</p>		
<p>Destinado a la modernización y racionalización de los recursos de las Fuerzas Armadas. Pérdida de reclutas, crisis comercial y desmilitarización de instalaciones</p>		
<p>302/01 - RACIONALIZACIÓN DE LA PLAZA DE CARTAGENA PROVINCIA Murcia DESCRIPCIÓN 1) Cierre de la Oficina Delegada de Defensa 2) Traslado de la Factoría de Subsistencias (DONANTE) al Arsenal de Cartagena (RECEPTORA) y cierre de la instalación donante 3) Cierre del establecimiento de Trincabotijas (Estación de Calibración Magnética)</p>		SUELO URBANO LIBERADO 13.998 m2
<p>605/02 - RACIONALIZACIÓN HOSPITALES MILITARES Cierre del Hospital Naval de Cartagena. El Rosalar</p>		SUELO URBANO LIBERADO 35.782 m2
<p>605/06 - RACIONALIZACIÓN DE LAS INSTALACIONES DE APOYO DE LA ARMADA EN CARTAGENA 1) Desalojo y cierre de instalaciones del "Muelle del Carbón" 2) Desalojo y cierre de instalaciones de "El Espalmador" y túneles</p>		SUELO URBANO LIBERADO 16.229 m2

Tabla 4.1.7: Instalaciones militares en el Campo de Cartagena incluidos en el “Programa para la puesta en valor de los activos inmobiliarios del Estado” Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por el Ministerios de Hacienda en el “Programa para la puesta en valor de los activos inmobiliarios del Estado”.

Fuente: <http://www.minhap.gob.es/es-ES/Areas%20Tematicas/Patrimonio%20del%20Estado>

PaginasPlandeventasinmueblesdelEstado.aspx

PROGRAMA PARA LA PUESTA EN VALOR	
Municipio	Dirección
Cartagena	Cl Encomienda 28
	19.187 m ² de la f.r. n ^o 3923 del a.m. “el Carmolí”
	Antiguos polvorines de “el Carmolí”
	Av. Murcia 2
	Muralla del mar
	Muralla del mar
	Pz. Almirante Bastarache
	Real 20
	San Basilio 4
	México 2
	Tentegorra zona norte (Ctra.de las canteras)
	Parcela 1 (parcialmente). Finca 113 Tentegorra-zona norte.
	Parcela 7 (parcialmente). Finca 113. Tentegorra-zona norte. Cartagena
	Parcela n ^o 3 F.r. n ^o 86.958, en Tentegorra-norte
	Parte de la parcela n ^o 13 f.r. n ^o 86.976, en Tentegorra-norte
	Parte de la parcela n ^o 1 Fr. n ^o 86.954, en Tentegorra-zona norte
Finca n.3717 de “el carmoli” en los Alcazares. Murcia	
Pc.de 350,75 m2.de terrs.del club de cabos de la armada. Cartagena	
F.r. n ^o 18345 , aneja al cdm “santiago”, en Cartagena	
F.r. n ^o 3832 de 77 has. Del aeródromo de El Carmolí	
Resto de terreno del aerodromo de El Carmolí	
Los Alcázares	Playa 9-10
	Av. de España
San Javier- Santiago de la Ribera	Av. de España
	Pso. de la Atalaya
Ronda de Poniente	
San Javier	Edificio “gonio” de la academia general del aire, en San Javier
Mazarrón	Avda. de la Constitución 17

DE LOS ACTIVOS INMOBILIARIOS DEL ESTADO

Descripción	Superficie m²	Edificabilidad
Solar	960,00	1.12 m ² /m ²
Aeropuertos y aeródromos	19.187,00	
Polvorines	8.220,00	
Pastelería	214,64	
Pastelería	155,58	
Cristal m.	134,98	
Gimnasio	74,60	
Sede oficinas	119,03	
Sede oficinas	234,82	
	228,25	
Sede oficinas	201,36	
Almacén	111,27	
17 viviendas	1250	
Solares y parcelas urbanas	7.409,07	.3 m ² /m ²
Solares y parcelas urbanas	4.068,80	
Solares y parcelas urbanas	1.933,56	.3 m ² /m ²
Solares y parcelas urbanas	54,00	.3 m ² /m ²
Solares y parcelas urbanas	254,92	.3 m ² /m ²
Solares y parcelas urbanas	1.588,06	.3 m ² /m ²
Solares y parcelas urbanas	5.228,63	.3 m ² /m ²
Solares y parcelas urbanas	7.650,00	
Solares y parcelas urbanas	350,75	
Aeropuertos y aeródromos	908,49	
Aeropuertos y aeródromos	770.000,00	
	85,20	
Supermercado	1.003,00	
Confeción	165,20	
	207,80	
Clínica	73,65	
Sede oficinas	45,00	
Todo a cien	34,05	
Bazar		
	772,00	
	1.423.892,00	
	772,00	

Tabla 4.1.8. Redes políticas y empresariales . Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos de :

- 1 El distrito minero de Cartagena en torno a la Primera Guerra Mundial (1909-1923). Pedro M^a Egea Bruno.
 2 Archivo General región de Murcia. <http://archivoweb.carm.es/>
 3 Ayuntamiento de Cartagena <http://www.Cartagena.es/>
 4 <http://Cartagenaantigua.wordpress.com/>
 5 La industria minera en Murcia durante la época contemporánea. JOSÉ IGNACIO MANTECA MARTÍNEZ, MIGUEL ÁNGEL PÉREZ DE PERCEVAL VERDEMIGUEL ÁNGEL LÓPEZ-BOCAMINA patrimonio minero de la Región de Murcia <http://repositorio.bib.upct.es:8080/jspui/bitstream/10317/416/1/imm.pdf>
 6 La industria de explosivos en España: UEE (1896-1936). José María González García. 2004. <ftp://ftp.funep.es/phe/hdt2004.pdf>
 7 Thomson Financial News Limited 2007. All rights reserved.
 8 EGEA BRUNO, PEDRO M.^a (2009) .: Las redes de prostitución en la España del siglo XIX. El enclave de Cartagena en los inicios de la Restauración. Ediciones Universidad de Salamanca. Stud. hist., H.^a cont., 26, 2008, pp. 213-242. Repositorio Documental de la Universidad de Salamanca.
 9 Historia de la Villa Condado de Santa Lucia. Francisco Pérez Moya
 10 Región de Murcia www.regmurcia.com
 11 Andrés Sarasa, J.L.(1989) El diálogo puerto-ciudad en la bahía de Cartagena. Paralelo 37^o, n.º 13, pp. 7-23

Nota	PERSONAS	CARGOS POLITICOS	COMPAÑÍA
1	Theys, Alfredo		<i>Compagnie du chemin de fer de la sierra de Carthageña</i>
1	Wissinger, C.		
1	Dubois, J.		
1	Guillet, A.		
1			<i>The Cartagena and Herrerías Steam Trarways Co. Ltd.</i>
1 8	Bosch y Moré, Jaime	Alcalde de Cartagena	<i>Caminos de Herrerías</i>
1	Oliver, Francisco Dionisio		
1	Dorda, Francisco		
1			<i>Mancomunidad de herederos de Dorda</i>
1			<i>Compañía Portman</i>
1 5	Zapata, Miguel . "Tío Lobo"	Estableció parentescos familiares con el político José Maestre Pérez	<i>Fundición de plomo La Orcelitana</i>
5			<i>Sociedad la Maquinista de Levante</i>
1			<i>Sindicato del desagüe del Llano del Beal</i>
1	de la Cierva, Juan		<i>Sindicato del desagüe del Llano del Beal</i>
1	Maestre, José	Senador murciano por el partido Liberal-Conservador (1907) Ministro con Alfonso XIII (1919-1922)	<i>Sindicato del desagüe del Llano del Beal</i>
5	Maestre, José		
5			Soc. Minero Metalúrgica Zapata-Portmán

ACCIONISTAS EN OTRAS COMPAÑÍAS	CAPITAL	SECTOR	PERIODO
	BELGA	Ferrocarriles mineros (explotación de la línea Los Blancos - Descargador, existente desde 1891)	1895, inicio de actividad 1897
	INGLES	Ferrocarriles mineros (explotación de la línea Cartagena-La Unión)	1874
<i>Relaciones con los negocios marítimos de los Condes de Comillas</i>	LOCAL	Caminos mineros (dos carreteras que conectaban el puerto con Herrerías y Portmán)	1860
	LOCAL	Minería	
	LOCAL	Minería	
<i>Participación en números sociedades mineras</i>	LOCAL	Minería (31 grandes propietarios >100 ha)	
	LOCAL	Producción de maquinaria, estructuras y transformados metálicos que suministró tecnología al resto de sociedades mineras e industriales de la comarca	
<i>Unión española de explosivos Sindicato minero de la provincia Sociedad Joven Matilde</i>		Minería. Evacuación de aguas y gestión de subvenciones estatales	1903
<i>Unión española de explosivos Sindicato minero de la provincia Sociedad Joven Matilde</i>		Minería. Evacuación de aguas y gestión de subvenciones estatales	1903
<i>Unión española de explosivos Sindicato minero de la provincia Juan de la Cierva Sociedad Especial Minera Joven Matilde Gobernador del Banco de España (1921)</i>		Minería. Evacuación de aguas y gestión de subvenciones estatales	1903
<i>Los activos Mancomunidad Zapata-Portmán terminarán en sus manos, dos veces yerno de Miguel Zapata (2)</i>			1930-1947
<i>Unión de (2) y (3)</i>			

Nota	PERSONAS	CARGOS POLITICOS	COMPañIA
1	Bosch, Jaime	Alcalde de Cartagena. En 1874 inauguró el tren entre Cartagena-La Unión	<i>Sindicato del desagüe del Llano del Beal</i>
3	Cirilo Molina y Cros	Alcalde de Cartagena	<i>Sociedad Especial Minera Joven Matilde</i>
2	Spottomo, Bartolomé		<i>Mina Ventura- Sociedad Especial Minera Joven Matilde</i>
2	Soler, Bartolomé		<i>Mina 1ª-Sociedad Especial Minera Joven Matilde</i>
1			<i>The Carthagena Mining</i>
			<i>Aguas de la Suerte</i>
4			<i>Los Cartageneros</i>
4			<i>The Carthagena Waters Work</i>
4			<i>The Carthagena Mining and Water Co. Ltd.</i>
1	Angosto, Luis		
1			<i>Sociedad General de Industria y Comercio</i>
1	Wandosell, Pío		<i>Fundición Dos Hermanos, en el Descargador</i>
	Pérez, Sebastián		
1	Moreno, Ferrífico		
1			<i>Sociedad Barrington y Holt</i>
1			<i>Compañía de Aguilas</i>
1			<i>Metalúrgica de Mazarron</i>
1			<i>Sociedad Franco-española de Almacenes Generales</i>
1			
1	Luengo, Pedro		
1	Jorquera e Hijos, Juan		
1	Jorquera Juan		
1	Aguirre, Camilo		
1	Pérez, Alfonso		
1	Guerrero, Refino		
1	Albaladejo, José		<i>Alternativa, La (Soc.)</i>
1			
1	Aguirre, Simón		
1	Gisbert, Camilo		
1	Aguirre. Ricardo		
			<i>Diana, Soc. Anónima</i>
	Barthe, Juan Bta.		

ACCIONISTAS EN OTRAS COMPAÑIAS	CAPITAL	SECTOR	PERIODO
<i>Unión española de explosivos Sindicato minero de la provincia Juan de la Cierva Sociedad Joven Matilde Miguel Zapata José Maestre</i>		Minería. Evacuación de aguas y gestión de subvenciones estatales	1903
<i>1887 Parte de la Mina Ventura 1883. Arrendada a la Sociedad Minera y Metalúrgica de Peñarroya-España S.A.</i>		Minería	1891
			1887
			1869
	INGLES	Minería de hierro	
<i>Absorbida por The Carthagea Waters Work</i>			
<i>Absorbida por The Carthagea Waters Work</i>			
<i>Más tarde The Carthagea Mining and Water Co. Ltd.</i>	Manchester (Inglaterra)		1889
		Minería (31 grandes propietarios >100 ha)	
		Minería (31 grandes propietarios >100 ha)	
		Minería (31 grandes propietarios >100 ha)	
		Minería (31 grandes propietarios >100 ha)	
		Minería (31 grandes propietarios >100 ha)	
		Minería (31 grandes propietarios >100 ha)	
<i>Compañia de Aguilas</i>		Credito (entre ellas)	1914
<i>Metalúrgica de Mazarron</i>			1914
<i>Sociedad Minero Metalurgica Peñarroya</i>			1914
		Minería (31 grandes propietarios >100 ha)	
		Minería (31 grandes propietarios >100 ha)	
		Minería (31 grandes propietarios >100 ha)	
		Minería (31 grandes propietarios >100 ha)	
		Minería (31 grandes propietarios >100 ha)	
		Minería (31 grandes propietarios >100 ha)	
		Minería (31 grandes propietarios >100 ha)	
		Minería (31 grandes propietarios >100 ha)	
		Minería (31 grandes propietarios >100 ha)	
		Minería (31 grandes propietarios >100 ha)	
		Minería (31 grandes propietarios >100 ha)	

Nota	PERSONAS	CARGOS POLITICOS	COMPañIA
1 5	Hilarión Roux		<i>Escombreras Bleyberg Societé Française Escombreras-Bleyberg</i>
1	Lanzarote, Carlos		
1	Doggio, Adolfo		
1			<i>Carthago, Soc.</i>
1			
1			<i>Romualdo, San (Soc.)</i>
1	Teulón, Andrés		
1	Hernández, Juan		
5	Figueroa y Mendieta, Ignacio		
5	Figueroa Cassaus, Luis (1)		
5	Figueroa, Alvaro. Conde de Romanones. (hijo de 1)		<i>Banco de Cartagena</i>
1	Payá, Joaquin		<i>Banco de Cartagena</i>
1	Payá, Joaquin		<i>Partido liberal</i>
1	Figueroa, Alvaro		<i>Sociedad Minero Metalurgica</i>
1	Conde de Romanones. (hijo de 1)		<i>Peñarroya-España S.A. (3), sucesores de San Ignacio, 1850</i>
1			<i>Cía. Metalúrgica de Mazarrón</i>
1			<i>Soc. Orchardson et Enthoven.</i>
5			<i>Matriz Metaleurop (dentro Peñarroya España,4)</i>
5	Roca Meroño, Francisco		<i>Se queda con todos los activos de Peñarroya España</i>

ACCIONISTAS EN OTRAS COMPAÑIAS	CAPITAL	SECTOR	PERIODO
<i>(Después absorbida por la Sociedad Minero Metalurgica Peñarroya)</i>	FRANCO-BELGA	Minería (31 grandes propietarios >100 ha)	1877
		Minería (31 grandes propietarios >100 ha)	
		Minería (31 grandes propietarios >100 ha)	
		Minería (31 grandes propietarios >100 ha)	
		Minería (31 grandes propietarios >100 ha)	
		Minería (31 grandes propietarios >100 ha)	
		Minería (31 grandes propietarios >100 ha)	
		Minería (31 grandes propietarios >100 ha)	
		Extenso patrimonio industrial y minero de la familia, que incluía las fábricas de transformación de plomo y desplatación de Le Rouet, en Marsella y San Ignacio, en el barrio cartagenero de Santa Lucía	
Consejo de Administración		Al patrimonio familiar de (1), le incorporaron nuevos activos en Linares (fundición de San Luis) y Ciudad Real, donde poseían una importante participación en la Société Charbonages	
Director			
Jefe provincial			
(Cedieron en 1912 todos sus propiedades mineras y pasaron al consejo de administración)	FRANCÉS	Minería de plomo nacional. Fundición de plomo y plata de Santa Lucía	
Rothchild			
<i>(Después absorbida por la Sociedad Minero Metalurgica Peñarroya)</i>			
<i>(Después absorbida por la Sociedad Minero Metalurgica Peñarroya)</i>			
	ALEMAN	Minería de plomo y cinc	Fin 2004 en 1989 venta de (4) a Portmán-Golf)
Portmán-Golf Cítricos del Sureste Explotaciones Mineras y Agrícolas Moreno S.L. Promociones del Mediterráneo S.A. Salinas De La Manga S.L. Acco Levantina S.L. Explotaciones Agrícolas El Estacio S.A. Nueva Santa Lucía S.A. Horadada Golf Center S.L. Explotaciones Agrícolas de Pozo Estrecho S.L. Polígono para el Desarrollo de Cartagena S.A. Expansión de Pozo Estrecho S.A. Explotaciones Plantaciones y Riegos Agrícolas del Campo De Cartagena S.A. Técnica de Inversiones Gamma S.A. Union Inmobiliaria del Sureste S.L. Agropecuaria Coro S.L. Grupo Exporoy de Cartagena S.L. La Alternativa S.L. Plantaciones y Recolecciones Agrícolas S.L. Explotaciones Mineras y Agrícolas Moreno S.L. Finca Victoria S.L. Gestalia Transportes y Maquinaria S.L. Inmobiliaria Vano S.L. Destilerías Bernal S.L.	Grupo Inmobiliario de La Unión	1989	

Nota	PERSONAS	CARGOS POLITICOS	COMPAÑIA
5	Barrionuevo, Jiménez y Celdrán		<i>Sociedad Minero-Metalurgica</i>
1			<i>Unión Española de Explosivos (6)</i>
6			<i>Société Franco- Espagnole d'Explosifs et de Produits Chimiques</i>
6			<i>Sociedad General de Industria y Comercio, GEINCO (5)</i>
1			<i>Sindicato de productores de Minerales Zinc</i>
1 7 11			<i>Española del Zinc S.A. (ZINSA)</i>
11			<i>Unión de Explosivos Río Tinto, S.A</i>
1			<i>Unión eléctrica de Cartagena</i>
2			<i>Fábrica de Fluido Eléctrico Hispania</i>
9 y 10	Tomas Valarino Gattomo. Conde de Santa Lucía (Alfonso XII)		<i>Fábrica de Cristal Fábrica de loza y cerámica: La Amistad y La Cartagenera</i>
10	Joaquín Togoies y Fábregas (yerno de Valarino)		<i>Fábrica de Cristal Ingeniero de primera Comandante del Arsenal</i>
11			<i>Empresa Nacional de Petróleo (ENPETROL)</i>
11			<i>Hidroeléctrica Española, S. A.</i>
11			<i>Butano, S. A., pertenece a Instituto Nacional de Hidrocarburos (INH)</i>
11			<i>Empresa Nacional de Fertilizantes, S. A. (ENFERSA), pertenece al I.N.I</i>
11			<i>Abonos Complejos del Sureste, S. A. (ASUR)</i>
11			<i>Empresa Nacional Bazán de Construcciones Militares, S. A.</i>
11			<i>Unión de Explosivos Río Tinto, S. A. (Fábrica de Alumbres)</i>

ACCIONISTAS EN OTRAS COMPAÑIAS	CAPITAL	SECTOR	PERIODO
	LOCAL	Minería de plomo y cinc	1950-60
<i>Pedro Telesforo Errazquin Astigarraga, Paul Du Buit, Pedro Chalbaud Errazquin, Max Adolph Philipp Herman Muller, Gustavo Aufschlager, José tartiere lenegre, Anselmo Gonzalez del valle, Luis de Vereterra y Estrado, Alberto Thiebaut y Laurin, michel albin Bibal, José tarruella y Munner, Guillaume Hilger</i>		Monopolio de explosivos y mechas	1896
<i>Camilo Calamari, Thomassin, Coueffin</i>	Franco- Cartagenero		1896 1897 filial de Unión Española de Explosivos (6)
<i>Paul Du Buit, Pedro Chalbaud</i>			(1903-1921)
<i>Minería del Zinc, recogía a los propietarios del acuerdo de la Camara de Comercio 1914 Sindicato de promoción de la Industria del Zinc en Cartagena</i>			1824
<i>Banco Central</i>	Capital privado	Se dedica a la obtención del zinc electrolítico a partir de blenda	1956 (la factoría comienza a funcionar en 1960)
<i>Fusión de Unión Española de Explosivos, S.A. y de la Compañía Española de Minas de Río Tinto, S.A.</i>	Capital privado		1970
			1909-1960
			1834-1955
			1877-1904
	Capital estatal	Producción de petróleo para el mercado nacional	
	Capital privado	Central térmica, recibe el fuel de ENPETROL	
	Capital estatal	Dedicada al almacenamiento, llenado y trasvase de G.L.P. Sus proveedores más importantes son ENPETROL, SONATRACH (Argelia) y F.O.B. (Golfo Pérsico).	
	Empresa pública financiada con capital estatal	Amoniaco, urea, ácido sulfúrico, sulfato amónico y superfosfato.	
	50% propiedad de ENFERSA 50% empresa privada U.E.R.T., S. A.		
		Elaboración de explosivos nagolita (voladura de rocas)	

Tabla 4.1.9. Cambios legislativos. Fuente: Elaboración propia a partir de Bruno, P.M.E. ,2009, Bruno, P.M.E. & Cultura, C.A.C.d. 1986 , Vitró, J.2012 , Paredes, J.M.R. Cartagena , 2005 .

LEY – R.D. - R.O.	FECHA
Real Orden de 26 de abril de 1867	26-04-1867
Ley de Minas. Real Decreto de 4 de julio de 1825	04-07-1825
Real Decreto de 1868 sobre minas	1868
Real Decreto de 1869 sobre sociedades anónimas	1869
“Bases Generales para una nueva legislación de Minas” de Ruiz Zorrilla	29-12- 1869
Concesión de muelles particulares	1860
Ley de Ordenación Bancaría	29-12-1921
Real Orden de 14 de marzo de 1846	14- 03-1846
Política de Repartos de Tierras Baldías	1740-1770
Reformismo agrario. Desamortización civil, Jovellanos.	1755-1855
R.O. sobre Planos Geométricos de la Poblaciones.	21- 07-1846
Las Ordenanzas de Puertos y la Real Orden de 8.II.1781	
R. D. de 17.XII.1851	
D.L. 28-junio-1927	

REPERCUSIÓN

Calificaba a la dársena de primera clase, aumentando los tráficos del puerto.

Fija la extensión de la propiedad minera en “ 200 varas castellanas de la longitud al hilo del criadero y la mitad de latitud a su echado, formando ángulo recto con la primera.”, permitiendo con ello el acceso al pequeño inversionista.

Boom minero, apertura sin inversión previa

Boom minero, atractor de capital extranjeros

Fija que para poder realizarse las concesiones mineras, estas debían contar con al menos 4 pertenencias de dimensiones superiores a “un sólido de 100 metros de lado”

Fija una línea máxima de extensión de los muelles particulares en el litoral de levante y la duración de sus concesiones

Promovida por Cambó, intento terminar con el minifundismo de la banca española, favoreció la agrupación bancaria. La gran banca permitiría la financiación de Obras Públicas de Primo de Rivera.

El agua es un bien público (afecta a las compañías de aguas)

Repartimientos de las tierras del Campo de Cartagena, entre la iglesia y los señoríos y concejales. Se dividían en de huerta (con derechos de agua) y secano

La desamortización de la mayoría de los conventos de la ciudad, Ley de 1835, supone la disposición de numerosos inmuebles por la Caja de Desamortización que le permite abordar propuestas de reforma Interior de la ciudad

Para evitar los conflictos que suelen ocurrir con motivo de la construcción de edificios de nueva planta y reedificación de antiguos' a los municipios de crecido vecindario a levantar el plano geométrico de la población, sus arrabales y paseos

Establecían que, *de absolutamente al cuidado e intervención de la Marina/a ejecución de las referidas obras de puertos*, aunque las obras (conservación, ampliación, nuevas construcciones serían costeadas por los ayuntamientos y entidades locales, como en el siglo XVI. El Ministerio de Marina, con los ingenieros militares primero, y después con los ingenieros navales, proyecta y ejecuta obras portuarias y las entidades civiles pagan sin voz ni voto. Fue el primer paso de transferencia de la responsabilidad de las obras portuarias de la autoridad militar a la civil.

La Dirección General de Puertos pasa manos del Ministerio de Fomento

El petróleo se convierte en monopolio del Estado

B.2

4. Cartagena y su Campo

4.1 Cartagena una ciudad-puerto

4.2. La extensión de la cruceta
fundacional y del centro

4.3. Una lectura de la estructura
espacial de Cartagena

4.4. Las calles mayores del siglo XX.
Suturas transversales en la periferia

4.5 Transformaciones recientes: entre
la recuperación histórica y el consumo turístico

4.2. La extensión de la cruceta fundacional y del centro

Este capítulo presenta una discusión clásica de la urbanística sobre la construcción de las ciudades desde el S. XIX, debida al incremento de población de los ámbitos urbanos y a la aparición de nuevas clases sociales. Se rebasan los límites geográficos de la fundación romana y se derriban las murallas de la Plaza Fuerte por el proyecto de Ensanche (ver apartado 4.3), extendiendo la ciudad y construyendo nuevos centros. Los ejes fundacionales de Carthago Nova, el *cardus* y el *decumanus*, se alargan a lo largo del tiempo, articulando los tejidos existentes con las nuevas propuestas de alojamiento residencial de la población vinculadas a las exigencias higiénicas en el ámbito residencial y técnicas de nuevas infraestructuras, extendiendo el centro hacia el sector Este de la ciudad en torno a la pieza de la estación ferroviaria y del puerto. El apartado a) describe el proyecto urbano de extensión de la traza del *cardus* hasta el mar, imponiéndose a la geografía y generando nuevas relaciones con el puerto. El apartado b) , por su parte, atiende al proceso de extensión del *decumanus* en relación a dos momentos claves, la llegada del ferrocarril en el XIX (b1) y la actual discusión sobre su adaptación a la alta velocidad (b2). En los epígrafes c y d, se exponen algunas consideraciones y líneas de actuación en relación al funcionamiento y la estructura global de la ciudad, como resultado de la discusión presentada en los apartados anteriores.

El trabajo realizado sobre el eje Serreta-Caridad-Gisbert, la calle y el barrio de la estación del ferrocarril, sigue el proceso de trabajo expuesto en el apartado 2 metodología. Los elementos urbanos, se han tratado como hipótesis y casos de estudio, y han sido elegidos por ser condensadores de los cambios comarcales en distintos momentos históricos. La calle Gisbert , abierta como escenario de paso entre el puerto y la ciudad, engloba en su construcción el tiempo cotidiano de la vida diaria y el largo plazo de los proyectos institucionales, del mismo modo que la construcción de la calle de la estación relaciona físicamente episodios temporalmente distantes. Con temporalidad cíclica son lugares oportunos para la discusión de las relaciones deseadas entre la ciudad y el mar, entre la conservación del centro histórico y la creación de un centro moderno y sobre la exten-

sión de la ciudad hacia el Este. Suponen, por otra parte, episodios urbanos capaces de explicar desde lo local rasgos generales de las ciudades españolas y mediterráneas durante los siglos XIX y el XX, que dibujan hoy un escenario urbano complejo, marcado por proyectos locales colectivos e individuales.

Fig. 4.2.1 En el centro de la imagen tomada en 1936 puede observarse la apertura de la calle Gisbert en Cartagena atravesando la colina de la Concepción, desde el cruce de la calle Cuatro Santos-Duque hasta el mar, con la rampa monumental de subida al Castillo tras la edificaciones de la Muralla del Mar y el edificio de las escuelas graduadas, marcando el fondo parcelario de 16 m, en el otro extremo.

Autor: Fotos Ferrer, 1936

Fuente: Egea Bruno, P. M. 1999. *Cartagena: imagen y memoria*. Elche: Ed. Artelibro.



4.2.a • El inicio de la Cartagena moderna.

El eje Serreta – Caridad – Gisbert, una nueva apertura al mar¹

La apertura de la calle de Gisbert es posiblemente la primera actuación urbanística innovadora sobre la ciudad antigua, cambia la manera de entender lo urbano y redefine las relaciones geográficas de su emplazamiento.

Dentro de las ciudades los periodos históricos se amontonan y confunden. Los proyectos se dilatan solapando corrientes políticas, culturales, ciclos de bonanza o crisis económica y organizaciones sociales. La ciudad, al menos las ciudades mediterráneas como Cartagena, muestran un paisaje urbano donde se superponen, complementan o yuxtaponen los tiempos históricos². El espacio social está repleto de formas pasadas (normas, instituciones, objetos) cuyo uso actual y futuro dota de un nuevo sentido (Lepetit, 1995). Las viviendas, los talleres y fábricas, los edificios públicos, las calles y las plazas fosilizan su forma durante largos periodos, el territorio y el centro de la ciudad son una exposición temporal (Perrot, 1975).

El proyecto de apertura de Gisbert, al dilatarse en el tiempo, transita entre: eje de comunicación, ordenación urbana, transformación social y rentabilidad financiera (de manera similar a otras operaciones urbanas, como la vía de la República en Marsella o la Laietana en Barcelona). No olvidemos que en el momento de su construcción Cartagena está fuertemente abierta al mar.

El proyecto supone un cambio geométrico y morfológico. La recta, las rasantes, la organización parcelaria, el fondo de la edificación, etc., aparecen como nuevas herramientas de construcción de la ciudad frente al simple

1 Los contenidos expuestos en este epígrafe han sido publicados como artículo en L & E. Revista Labor & Engenho, v. 7, n. 3 (2013): Labor & Engenho. <http://www.sbu.unicamp.br/seer/ojs/index.php/labore/issue/view/203>

2 Se hace referencia a los tres tiempos históricos definidos por Braudel en *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*.

trazado viario anterior. Es a la vez, proyecto ilustrado de los políticos liberales del siglo XIX y proyección física de la nueva clase social vinculada al desarrollo económico de la minería, la industria y el comercio de los recursos de la Sierra de Cartagena y el Puerto.

El florecimiento de la minería convirtió durante la segunda mitad del XIX, el puerto de Cartagena, en uno de los mayor tráfico de España y en una importante ruta conectada con el Mediterráneo y los mares del Norte. Inglaterra, Francia, Bélgica, Holanda, Italia, Alemania y Rusia fueron los países a donde mayor cantidad de mineral se exporto. Sin embargo, las ciudades más unidas con Cartagena por mar fueron: Almería, Barcelona, Marsella, Orán, Liverpool y Amberes. [...], la línea más importante de pasajeros fue durante un tiempo la de “Valery Frères et Fils de Marseille” que cubría el trayecto Marsella-Oran y desde 1874 hacia escala en Cartagena. [...] Relacionado con los barcos de Oran estaba el proyecto de tren París -Cartagena, que habría de ponerse en combinación con el transatlántico “M.L. Villaverde”.

Pérez Rojas, 1987:21

En la dimensión física de la traza es donde esta investigación incide. La apertura de la calle Gisbert a través del Monte de la Concepción no mantiene las alineaciones marcadas por las calles de la Caridad y Serreta; las alarga hacia el coetáneo Muelle de Alfonso XII, girando ligeramente su eje, buscando el paso entre las construcciones aristocráticas de la Muralla del Mar y el Hospital Militar ³. Se sitúa tangente a la entonces plaza de Toros, construida en 1854 sobre el Anfiteatro romano, y recupera la orientación del trazado romano.

³ Ambas obras forman parte del ambicioso programa de construcciones militares que se edificó en Cartagena en el siglo XVIII: el Arsenal Militar de Cartagena (1749-1782); las Murallas y baluartes de Carlos III (1776-1786), el Cuartel de Batallones (1750), la Casa del Rey (1740), el Cuartel de Presidarios (1776-1785), el Cuartel de Antigones (1783-1796), el Parque de Artillería (1777-1786) y el Cuartel de Caballeros Guardias Marinas (1789-1810).

Fig.4.2.2 Aperturas de calles y traslaciones del centro. Relaciones puerto-ciudad-ferrocarril

GÉNOVA: 1. Génova, dentro de las antiguas murallas, Francesco María Accinelli siglo XIII. Fuente: www.marcocapurro.org/- 2 Génova 1855. Fuente: <http://www.miol.it/>-3. Guía de Italia de 1914. Fuente: <http://www.miol.it/>- 4. Ortofoto 2012. Fuente: <http://maps.google.es/>- 5. Esquema apertura Strada Nuova, Fuente. Elaboración propia - 6.Strada Nuova-Vía Garibaldi, 1576, 250m Fuente. Elaboración propia.

MARSELLA: 1. Plan de Marseille en 1720. Fuente: [gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France](http://gallica.bnf.fr/Bibliothèque_nationale_de_France).- 2. Plan géométral de la ville, citadelles, port et arsenaux de Marseille par Razaud, 1743. Archives Municipales de Marseille. Fuente: [gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France](http://gallica.bnf.fr/Bibliothèque_nationale_de_France) - 3. Marsella, proyecto Montricher y Gassend, 1858. Fuente:www.ub.edu/geocrit/sn-63.htm y Plan du port de Marseille, 18..Fuente: [gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France](http://gallica.bnf.fr/Bibliothèque_nationale_de_France)- 4. Ortofoto 2012. Fuente:<http://maps.google.es/>-5. Esquema apertura Rue Impériale, Fuente. Elaboración propia-6. Rue Impériale-Rue de la République, 1855, 1000m Fuente. Elaboración propia.

BARCELONA: 1. Plano de 1855. Barcelona medieval. Fuente: <http://www.icc.es/>- 2. Plano Topográfico de Cerdà 1855. Fuente: www.anycerda.org- 3. Plano de Barcelona y sus alrededores en 1890. Aprobado Por El excmo. Ayuntamiento en Sesión del día 13 de Enero de 1891. Fuente: www.anycerda.org- 4. Ortofoto 2012. Fuente:<http://maps.google.es/>-5. Esquema apertura Vía Layetana, Fuente. Elaboración propia - 6. Vía Layetana 1859-1879, 800 m, Fuente. Elaboración propia.

CARTAGENA: 1. Plano del estado del terreno y obras del Arsenal de Cartagena en el día 15 de agosto de 1751 [MPD, 24, 002] (Copia Digital) Fuente: Archivo General de Simancas- 2 .Plano de Cartagena y su Arsenal.1799. Fuente. <http://www.portalcultura.mde.es/>-3.Proyecto de Ensanche y Saneamiento.1897. Fuente: 1898 / Número 1164 Revista De Obras Publicas Ensanche, reforma y saneamiento de Cartagena. Ramos Bascuñana, Francisco;García Faria, Pedro;Oliver, Francisco- Fuente: 1898, 45, tomo I (1164): 28-31. ISSN:0034-8619 Deposito legal: M-156-1958- 4. Ortofoto 2012. Fuente:<http://maps.google.es/>-5. Esquema apertura Calle Gisbert, Fuente: Elaboración propia -6. Calle Gisbert,1864-1878, 400 m. Fuente: Elaboración propia.

NÁPOLES: 1. Matthaeus Merian: Neapolis,1638. Fuente: Corso Umberto I,- 2 .Plano de Nápoles,1815. Fuente: sit.provincia.napoli.it - 3. Nápoles, proyecto Giambarba, 1884. Fuente: www.ub.edu/geocrit/sn-63.htm- 4. Ortofoto 2012. Fuente: <http://maps.google.es/>-5. Esquema apertura Corso Umberto I, Fuente: Elaboración propia -6. Corso Umberto I,1884, 1400m. Fuente. Elaboración propia

GÉNOVA



MARSELLA



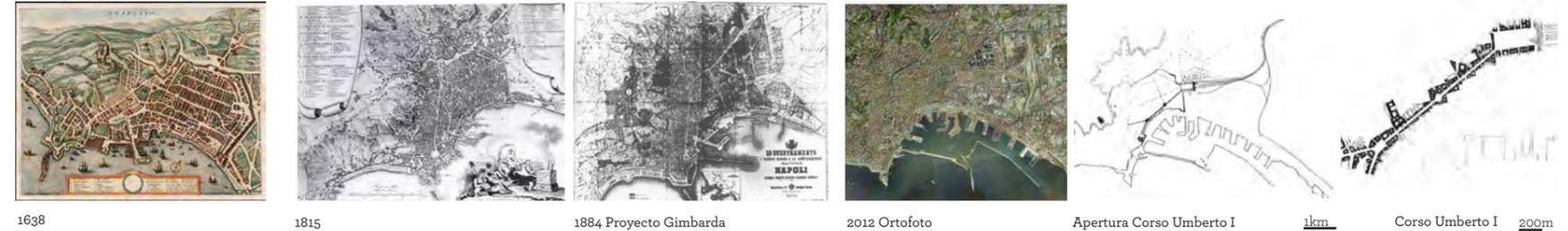
BARCELONA



CARTAGENA



NÁPOLES



Si observamos con detenimiento el plano arqueológico de Cartagena vemos cómo la ciudad romana se emplazó entre los cinco montes, con el *decumanus maximus* en la dirección NE, en el desagüe natural de la topografía hacia el Mar de Mandarache donde se situaba el puerto, y el *cardus maximus* entre el Molinete (*Arx Asdrubalis*) y el Monte Sacro (*Cronos*), hasta morir perpendicularmente contra la ladera del Cerro de la Concepción (*Mons Aesculapii de Polibio*). Las aportaciones de sedimentos del cono de deyección del Almarjal y la Rambla de Benipila que, durante siglos fueron rellenando el fondo e inutilizando el puerto, van modificando la geografía de la ciudad y su relación con el mar (Fig. 4.1.3). Con la construcción del Arsenal y las murallas de Carlos III esta relación se ve definitivamente transformada. La calle de Gisbert busca el mar, alarga la traza fundacional del *cardus maximus* y junto al Muelle de Alfonso XII define las relaciones puerto-ciudad, convirtiéndose en la nueva vía comercial y girando el tránsito de tropas, mercancías y personas hacia la nueva fachada marítima.

La historia de la construcción del eje Serreta-Caridad-Gisbert es por tanto larga. Tras unos primeros intentos de continuación de la calle de la Caridad en un apéndice ancho y pendiente, (con salida tan solo por la acera izquierda mediante un callejón escalonado perpendicular a la calle de Marango, conocido como Plaza de San Leandro a finales del XVIII), el tramo del eje llamado Gisbert supone un proyecto radical y explícito de construcción de un nuevo escenario urbano. Con su apertura desaparecieron las plazas de San Leandro y Scipion, las calles Buenavista, Ifre, Santa Ana, Negros y parte de La Linterna, que constituían un barrio de mala fama conocido popularmente como Mundo Nuevo (Casal, 1923). Su inicio, como el de otros grandes proyectos en muchas ocasiones, está marcado por decisiones sin planificar, espontáneas de la población (Crosas, 2012). Es la creación de un eje amplio, moderno y burgués, -paralelo a la tradicional y pintoresca calle Mayor entre las Puertas del Madrid y las del Muelle-, arranque del proceso de traslación del centro simbólico de la ciudad hacia el Este, aun hoy por consolidar.



1



2

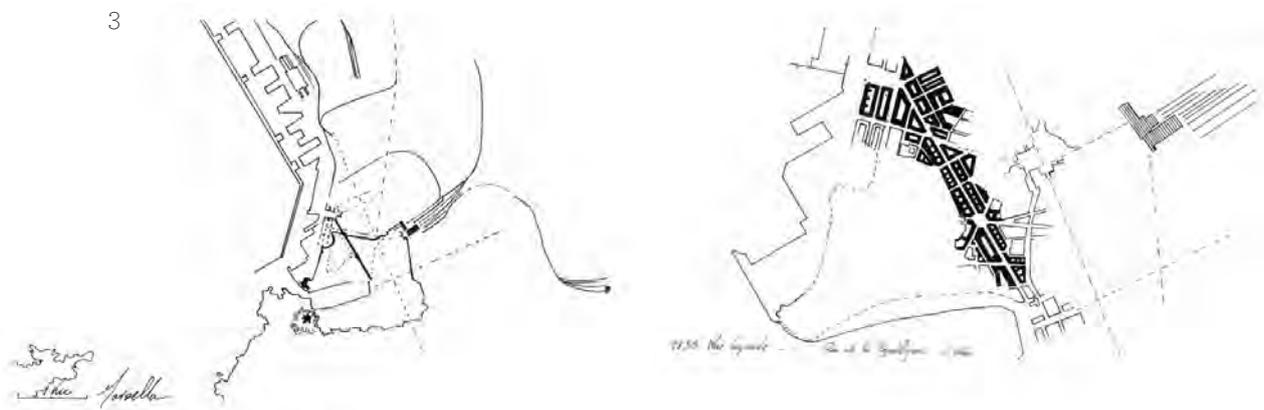


Fig. 4.2.3 Apertura de la Rue de la République en Marsella y de la calle Gisbert en Cartagena atravesando la colina de Le Panier y de la Concepción respectivamente.

1 Autor: Adolphe Terris , Título: Ouverture, mise en viabilité et construction de la Rue Impériale de Marseille. Vue des chantiers prise du milieu de la Rue Montbrion, 1863

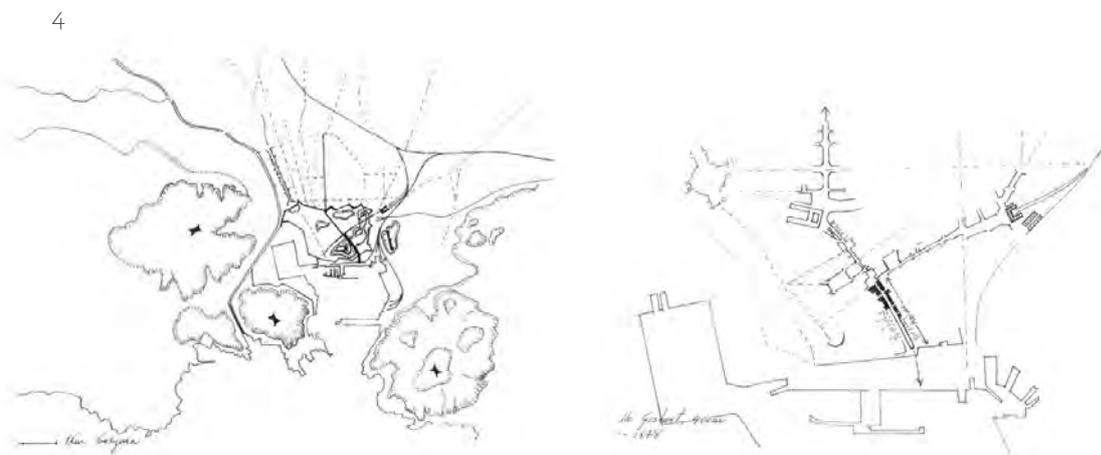
Fuente: <http://www.artnet.com/artists/adolphe-terris/past-auction-results>

2 Autor: Antonio Navarro Garrido.

Fuente: Egea Bruno, P. M. 1999. *Cartagena: imagen y memoria*. Elche: Ed. Artelibro.

3 y 4 Esquemas generales de Cartagena y Marsella, donde se señala la apertura de las calles, la posición del puerto y la estación del ferrocarril y los fuertes defensivos

Fuente: Elaboración propia a partir de ortofoto actual y documentación de los planos históricos referidos en la Fig. 4.2.2.



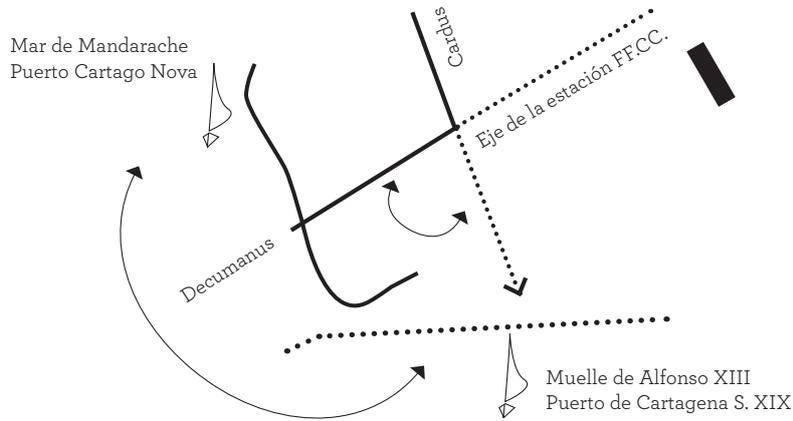
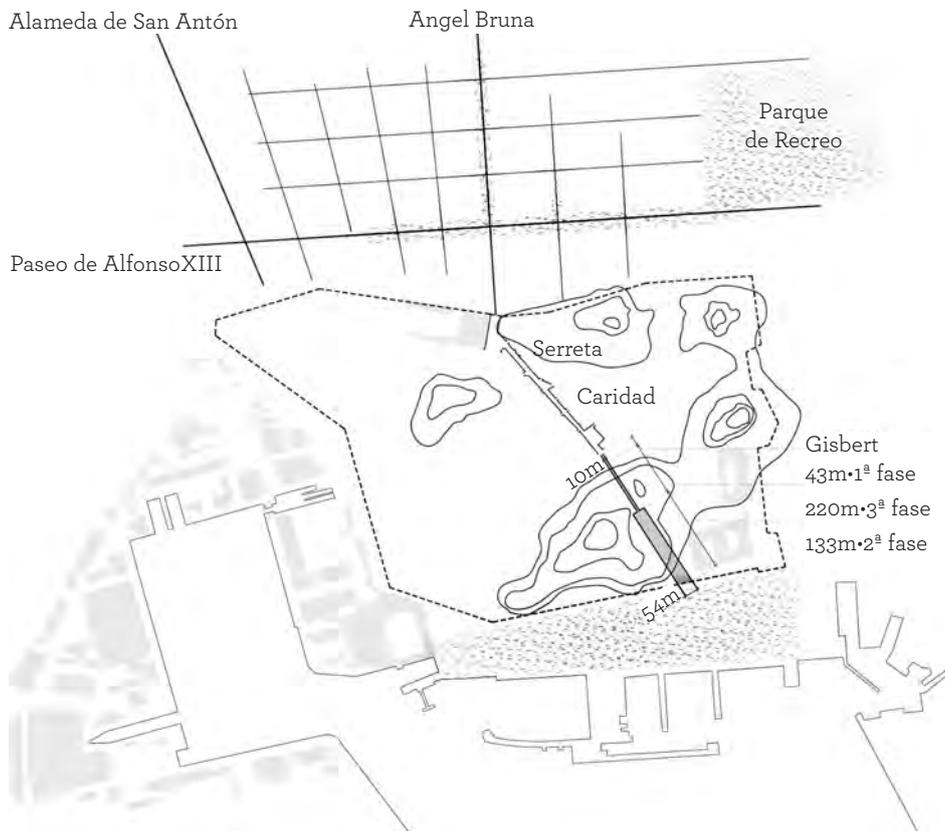
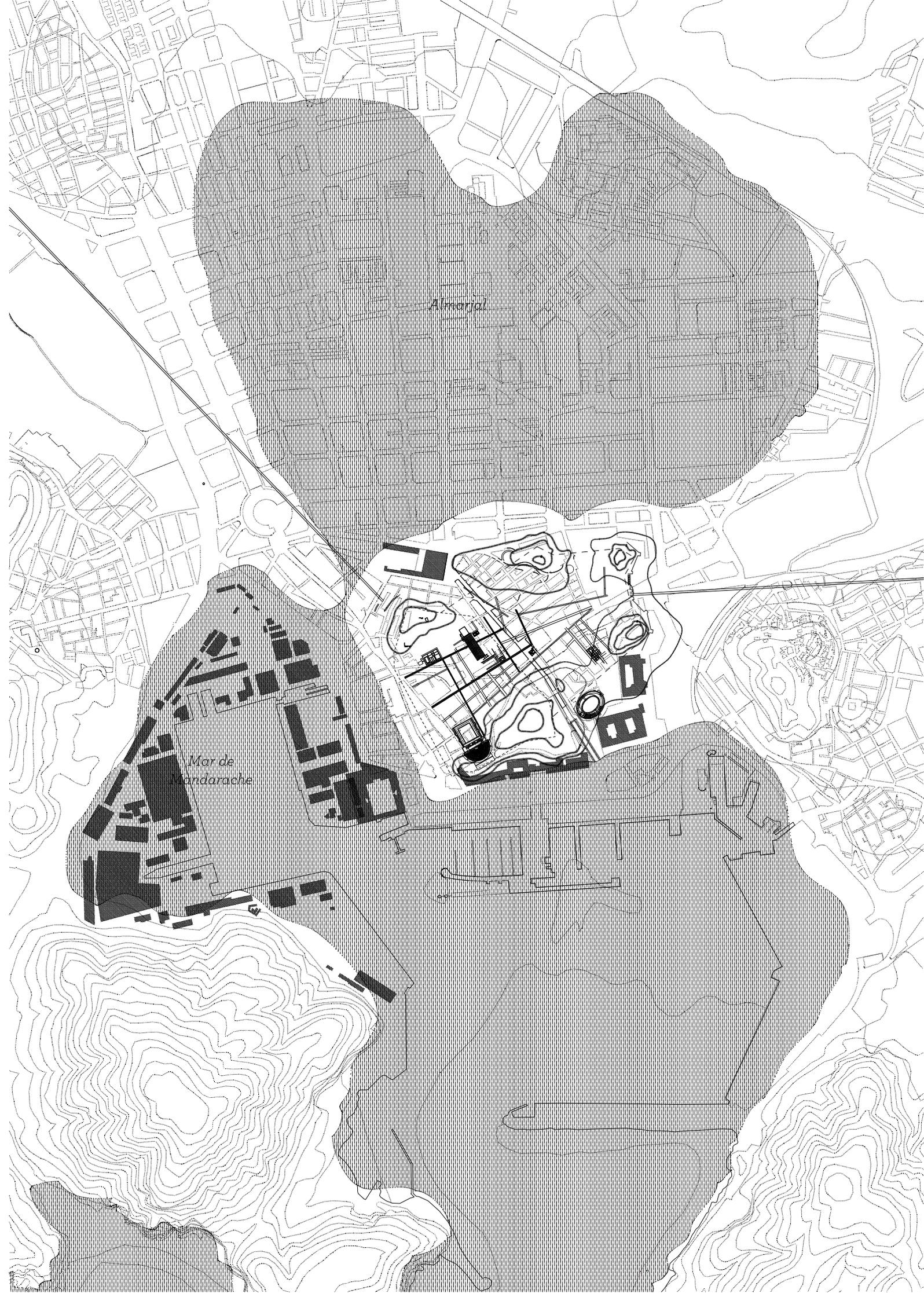


Fig. 4.2.4 El eje Serreta-Caridad-Gisbert, una nueva apertura al mar o la traslación del centro

Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía del Catastro (2012) y estudios arqueológicos del profesor Ramallo Asensio.

En la imagen de la derecha podemos ver las trazas de Cartago Nova superpuestas al catastro actual. Los sombreados representan las zonas inundadas en época romana y los edificios e instalaciones militares. Sobre la topografía original de la península, aparecen las modificaciones topográficas de apertura de la calle. Los esquemas explican el giro de la fachada portuaria, las fases de extensión del eje y en punteado las áreas rellenadas para la urbanización con los materiales de desmonte.





Almorjal

*Mar de
Mandarache*

El proyecto de Ensanche, Reforma y Saneamiento de Cartagena de 1896 recoge la traza proyectada por el Arquitecto Municipal Carlos Mancha (1864) e iniciada tras la revolución cantonal (1878), y sitúa hacia el Este la estación de ferrocarril, el cruce de la Gran Vía de Alfonso XIII con la del Batel, el Parque de Recreo y los edificios gubernamentales, a modo de acto fundacional y nueva puerta de la ciudad.

Hasta ahora hemos hablado de la disposición en planta de este nuevo eje, al introducir el análisis de la sección es donde este proyecto adquiere su mayor intensidad, interés y complejidad⁴. La nueva vía atraviesa el Cerro de la Concepción creando una trinchera de profundidad variable sobre la roca,- en algunos tramos supera los 30 m de desnivel-, con 390 m lineales de longitud entre la Muralla y la calle del Duque y una anchura de 50 y 54 m, distribuida en planta de la siguiente manera: vía rodada central de 14 m, aceras de 2 m a cada lado e hileras de edificación de unos 16 m de fondo en contacto con los taludes del desmonte (en *CT-La tercera dimensión*, podemos observar la sección transversal teórica propuesta). El proyecto original, planteado como una actuación integral de vialidad, urbanización, saneamiento y edificación, proponía una doble rasante: 1) una rasante inferior que desde la cota del cruce de la calle del Duque descendía, perforando en túnel la muralla, hasta el muelle y sobre la que recaía la necesidad de facilitar el potente tráfico comercial del puerto, el movimiento de las tropas y las condiciones higiénicas del recinto amurallado, 2) una rasante superior, que partiendo del mismo punto avanzaba hasta alcanzar la cota de la Muralla del Mar con dos rampas de 6 m de anchura, con las viviendas sobre bóvedas semejantes a las del muelle que servían de asiento a dichos edificios y aumentaban en 2.800 m² la superficie de almacenaje comercial en el nivel inferior (Fig.4.2.6).

Las disputas entre los distintos agentes implicados, las vicisitudes políticas y económicas, trastocaron este potente proyecto urbano para relegarlo, al abandonar la idea de urbanización y al apostar solo por la rasante

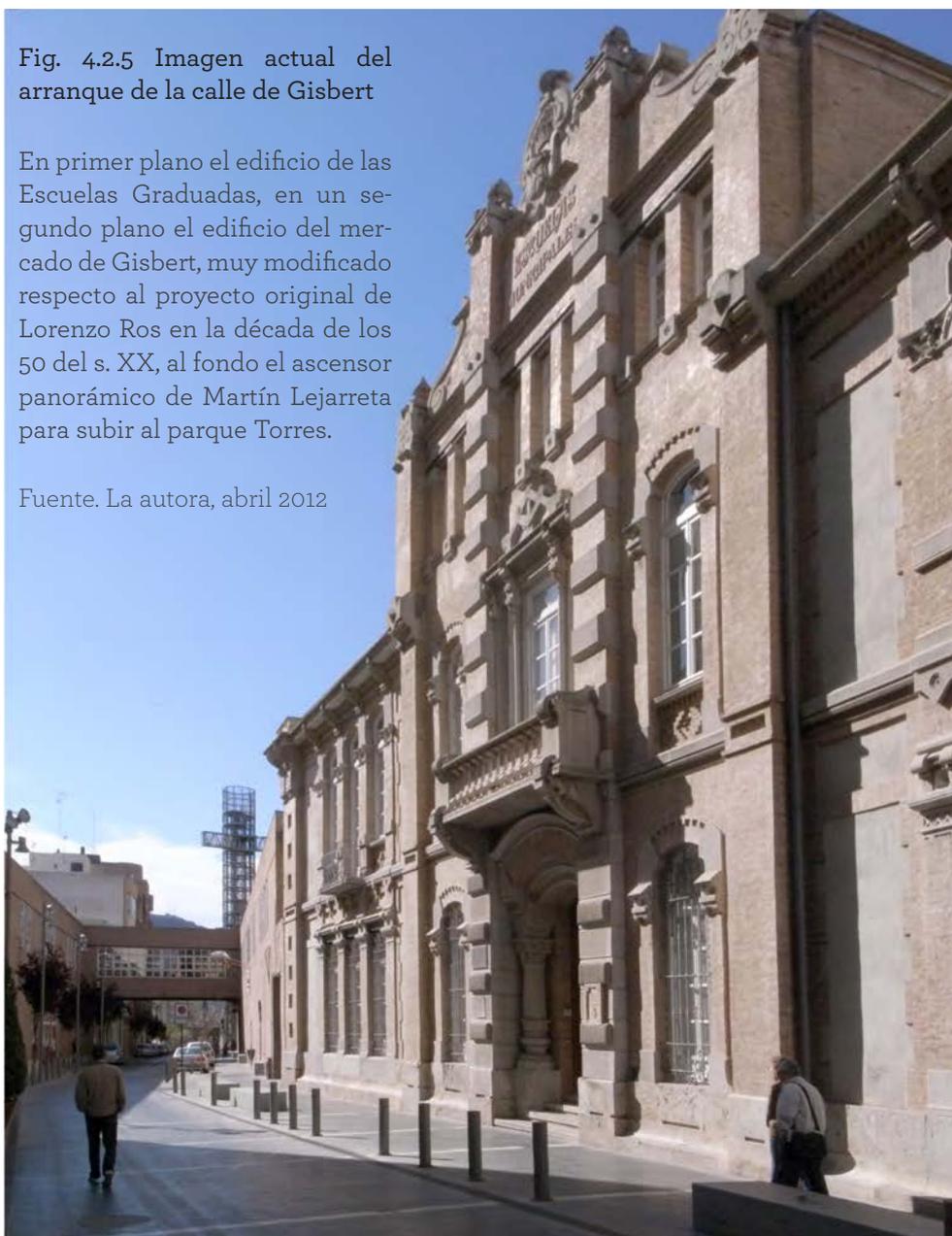
⁴ Se abre paso contra la geografía como la Rue de la République de Marsella.

inferior, a una actuación viaria menor. Hoy día sigue mostrándose como un proceso inacabado, una calle extraña donde el actual PEOPCH (Plan Especial de Ordenación y Protección del Conjunto Histórico de Cartagena, 2005) no ha impulsado, de momento, una actuación decidida.

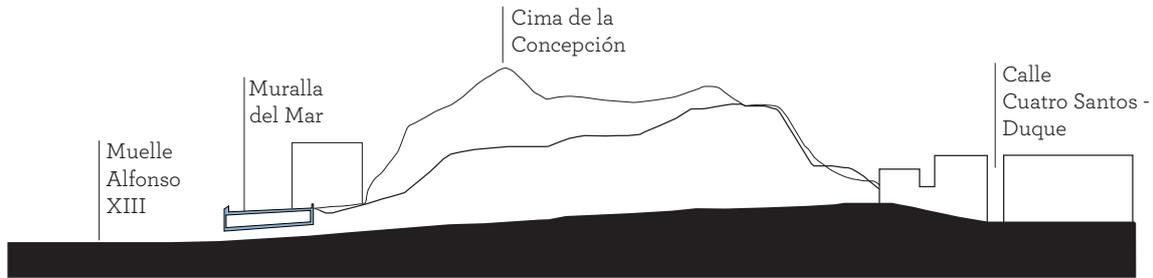
Fig. 4.2.5 Imagen actual del arranque de la calle de Gisbert

En primer plano el edificio de las Escuelas Graduadas, en un segundo plano el edificio del mercado de Gisbert, muy modificado respecto al proyecto original de Lorenzo Ros en la década de los 50 del s. XX, al fondo el ascensor panorámico de Martín Lejarreta para subir al parque Torres.

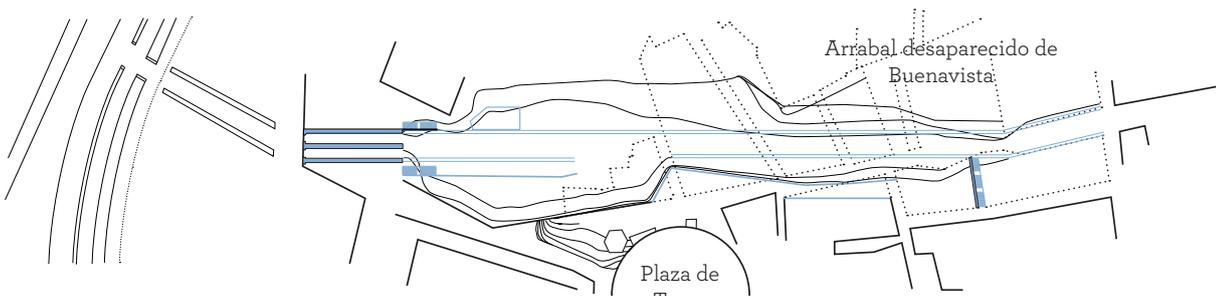
Fuente. La autora, abril 2012



Propuesta de la autoridad portuaria y de Guerra
Rasante inferior-Cota Muelle de Alfonso XIII



seccion



planta

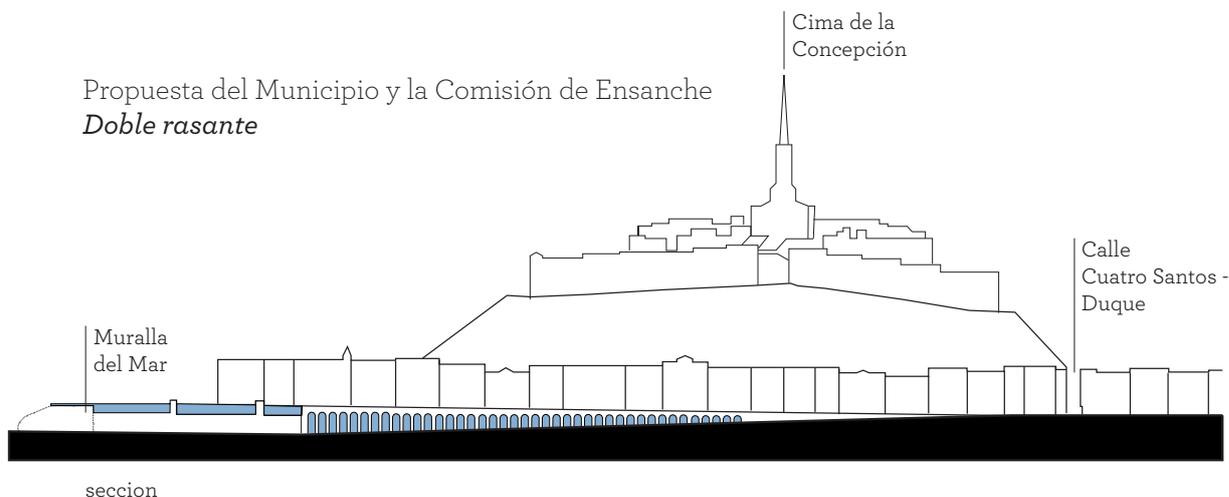
Fig. 4.2.6 Comparación entre los proyectos para la calle Gisbert con una o dos rasantes.

Fuente: Elaboración propia a partir de la documentación original de los proyectos, referencia del Archivo Municipal de Cartagena.:

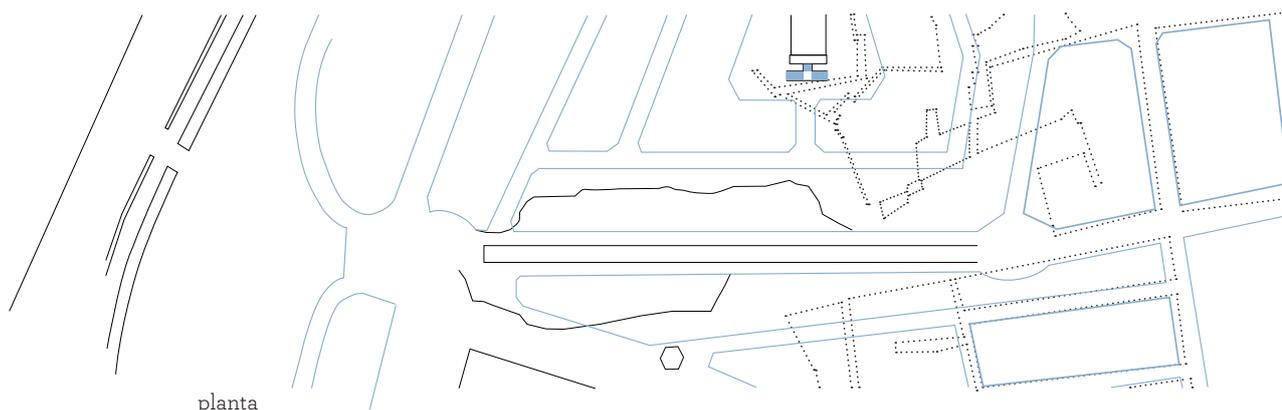
- CH00934-00002. SS. Copias de planos del proyecto de urbanización de la calle de Gisbert y avenamiento, terraplenes y plantaciones del parque de recreo.1907
- CH00935-00001. Ex. memoria y plano de perfiles longitudinales de la calle Gisbert. 1903
- CH00935-00002. Ex. proyecto de urbanización de la calle de Gilbert y avenamiento de terraplenes. 1907
- Alzado: 1898 / Número 1164 Revista de Obras Públicas.

Propuesta del Municipio y la Comisión de Ensanche

Doble rasante



planta



El proyecto de la calle de Gisbert supone un cambio geométrico y morfológico. La recta, las rasantes, la organización parcelaria, el fondo de la edificación, etc. aparecen como nuevas herramientas de construcción de la ciudad frente a la aleatoriedad anterior. Es a la vez, proyecto ilustrado de los políticos liberales del siglo XIX y proyección física de la nueva clase social vinculada al desarrollo económico de la minería, la industria y el comercio de los recursos de la Sierra de Cartagena y el Puerto.

El proyecto de Ensanche, Reforma y Saneamiento de Cartagena de 1896 recoge la traza proyectada por el Arquitecto Municipal Carlos Mancha (1864) e iniciada tras la revolución cantonal (1878), y sitúa hacia el Este: la estación de ferrocarril, el cruce de la Gran Vía de Alfonso XIII con la del Batel, el Parque de Recreo y los edificios gubernamentales, a modo de acto fundacional y nueva puerta de la ciudad.



Fig. 4.2.7 Imágenes del estado actual de la rasante superior e inferior de la calle Gisbert.

Fuente:

- 1 Tunnel de perforación de Gisbert. Desde Rasante inferior. Fuente: Torres Nadal
- 2 Tunnel de perforación de Gisbert. Desde rasante inferior. Fuente: elaboración propia
- 3 Escalera de conexión. Desde rasante inferior. Fuente: David Frutos
- 4 Escalera de conexión. Desde rasante superior. Fuente: elaboración propia
- 5 Fotomontaje. Desde rasante superior. Fuente: elaboración propia
- 6 Visual sobre ambas rasantes. Desde rasante superior. Fuente: David Frutos
- 7 Ascensor panorámico. Desde rasante inferior. Fuente: elaboración propia
- 8 Museo de la guardia civil. Desde rasante inferior. Fuente: elaboración propia

Rasante superior - *Cota Muralla del Mar*



5 Escalera de conexión entre cotas, perforación de Gisbert y Muralla del Mar arq. Torres Nadal.

Edificio de viviendas sobre palacete modernista. arq. Martín Lejárraga

Hostital Militar -UPCT arq. Martín Lejárraga

Rasante inferior - *Cota Muelle de Alfonso XII*



6 Hostital Militar -UPCT arq. Martín Lejárraga

Edificio de viviendas sobre palacete modernista. arq. Martín Lejárraga



7 Ascensor panorámico. Martín Lejárraga, Atxu Amann, Nicolás Maruri y Andrés Cánovas



8 Museo de la Guerra Civil Martín Lejarraga, Atxu Amann, Nicolás Maruri y Andrés Cánovas

4.2.b • Un proyecto central en la formación moderna de Cartagena. La estación ferroviaria como rótula entre barrios (1896, 1900-1906, 2006)

Ahora, cuando tiene lugar la gran modernización ferroviaria, con la llegada a Cartagena del tren de alta velocidad (AVE) y su inclusión en el Corredor Mediterráneo⁵, y se plantea la localización de la nueva estación, se siente la dramática ausencia en la discusión (reducida a una disyuntiva gruesa entre ubicación central o periférica) de aquellos minuciosos ajustes de trazados y relaciones entre barrios que acompañaron el encaje del primer proyecto de la estación hace algo más de 100 años. Aunque se ha de manifestar que la motivación de esta mirada es la importancia estructurante para la forma urbana del proyecto unitario del barrio de la estación y la traza ferroviaria en la localización actual⁶.

La investigación de episodios urbanos del pasado pretende, por una parte, hacer una historia específicamente interesada por la construcción de la forma de la ciudad –a veces con minuciosa atención a los detalles, a las alineaciones, a las rasantes de las calles, porque sin acierto en lo pequeño, difícilmente pueden tener éxito los proyectos urbanos– ; por otra, enraizar en la tradición las soluciones a los problemas urbanos que la ciudad plantea sin cesar; rehabilitar, no es solo renovar los edificios e infraestructuras existentes, es también recuperar los debates y las ideas sobre la ciudad, aunque estas no llegasen a realizarse, como fuente de conocimiento y patrimonio colectivo.

5 La información sobre el proyecto puede ampliarse bien en la web de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Cartagena http://www.gemuc.es/DocExt/PLDOC/2008-0001/Memoria%5Ccrpg_2012_1_MI_Infraestructuras.pdf, o bien en <http://www.cartagenaaltavelocidad.es/>

6 El trabajo se refiere a la primera propuesta aprobada e incluida en el planeamiento urbano de la ciudad y en la que se lleva trabajando desde 2006. No ha sido hasta el pasado año 2014 cuando a propuesta del Gobierno Municipal y el Ministerio de Fomento, el Consejo de Administración de Cartagena Alta Velocidad en un escueto comunicado, informaba que: “se ha acordado garantizar la operatividad de la Sociedad y encargar la redacción del proyecto de la nueva estación ferroviaria, que se ubicará en el entorno del centro comercial Mandarache”. Cartagena AV 24/03/2014. http://www.cartagenaaltavelocidad.es/index2.php?s=noticias&f=ver_noticia&id=26

Los siguientes apartados presentan proyectos relacionados entre sí y que tienen que ver con la forma de Cartagena en el entorno de la estación del ferrocarril que es a la vez encrucijada central de barrios diferentes. Porque el objetivo, su hilo conductor no es el proyecto ferroviario, -sea histórico o actual-, sino el de elaborar criterios para la adecuada articulación entre ferrocarril y ciudad, encajando el trazado ferroviario y la localización de la estación en un marco global de exigencia de buena forma y eficiente estructura urbana para nuestras ciudades. Por esto se presta tan detallada atención en el entorno de la estación a los trazados viarios - al eje de la estación en la ciudad histórica (4.2.b1) - y a los barrios - sea al centro histórico o el barrio de Santa Lucía, tan central como marginal (4.2.b2).

Se analiza la problemática urbana cartagenera en relación a la singular pieza de la estación ferroviaria, desde su implantación en el XIX hasta la oportunidad actual que brinda su adecuación a la alta velocidad. Con tal fin se exponen tres momentos decisivos de su construcción: 1 La estación en el proyecto de Ensanche de 1896, 2 La construcción de la terminal de pasajeros y su unión con el casco histórico a través de la calle de la estación (1904, 1906 y 1912), 3 El proceso abierto de renovación urbana en la primera década del siglo XXI, de las instalaciones ferroviarias y del barrio de la estación de manera conjunta.

Se dejará para los apartados c y d la discusión sobre los beneficios de la posición central de la estación tanto para la ciudad como para el servicio ferroviario.

Respecto al estado del arte de esta problemática hay que hacer notar que así como son numerosos los trabajos focalizados sobre la estructura ferroviaria, no lo son tanto aquellos que integran metodológicamente las consideraciones sobre ferrocarril y forma urbana; se han de mencionar, entre estos, los estudios a nivel nacional de Capel para la integración ferrocarril-ciudad desde la perspectiva histórica y en relación a ciudades medias, los de Bellet y Alonso, Santos o Ribalaygua.

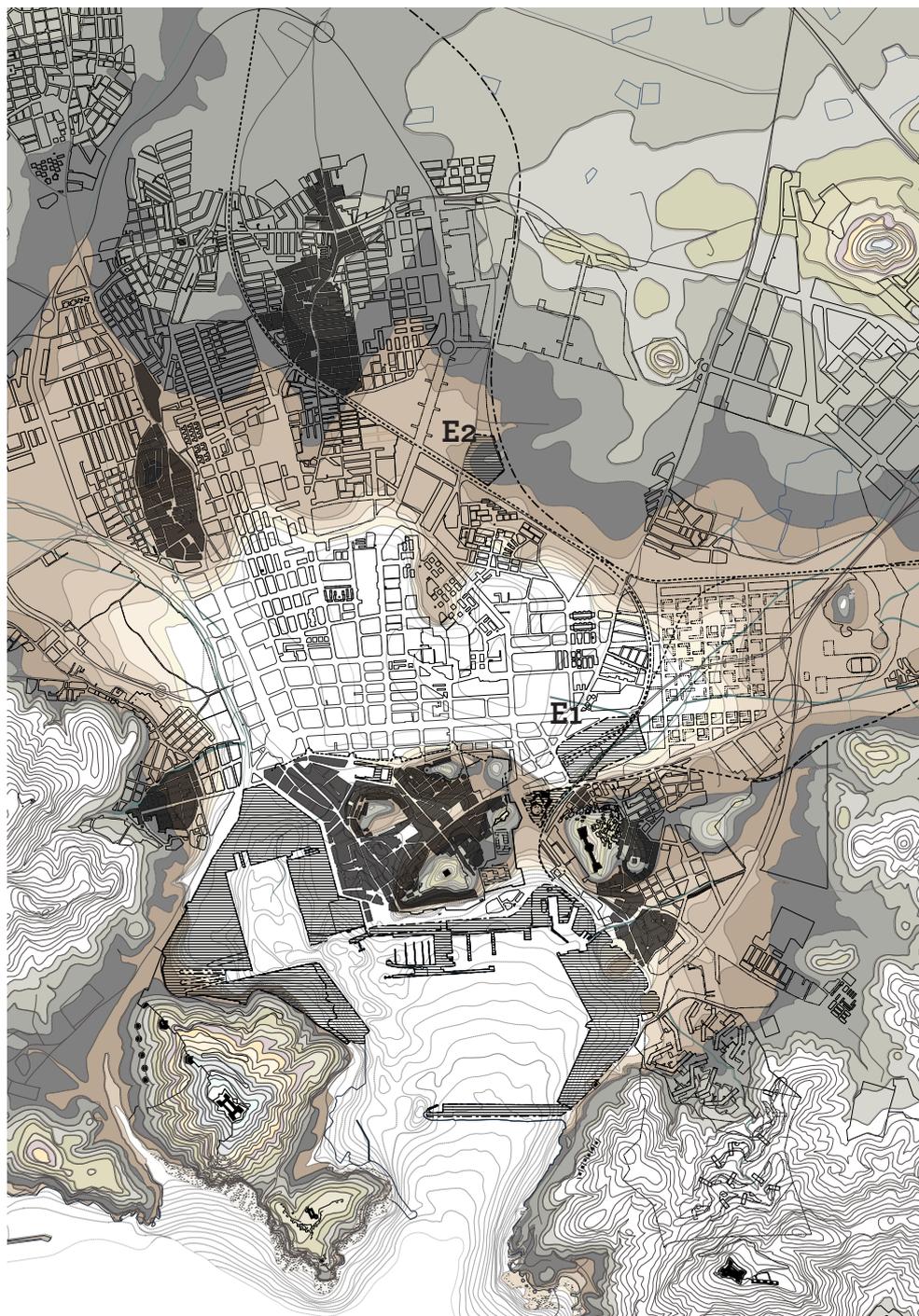


Fig. 4.2.8 La ciudad y los trazados ferroviarios.

E1: estación de ferrocarril, terminal de Victor Beltrí

E2: futura ubicación de la terminal del AVE

Fuente: Elaboración propia

En Cartagena la llegada de la alta velocidad no cambia sustancialmente, aunque sí refuerza su integración en la red de ciudades europeas produciendo el efecto de ciudad “destacada” en el territorio, accesible y atractiva (efecto estudiado por diversos autores como Ureña, Ribalaygua o Santos y Ganges). El carácter terminal de la estación, su cercanía y buenas conexiones con Murcia, con los dos aeropuertos regionales y la red viaria de alta capacidad del corredor mediterráneo (AP-7), pero sobre todo con su puerto, restan importancia a la llegada del AVE como motor de desarrollo de la comarca de Cartagena y su Campo, focalizando el interés de la actuación a nivel local, en el encaje de las instalaciones de transporte y la relación entre barrios hoy separados por las trazas ferroviarias. El éxito de la actuación formal, la buena integración ferrocarril-ciudad, transita entre la escala urbana y la arquitectónica (1:5000-1:500).

El estudio detallado de la forma urbana y del proceso de construcción de la ciudad en el entorno de la estación del ferrocarril (localización, relación entre barrios, barreras físicas, usos atraídos/repelidos, etc.) se realiza a través del trabajo cartográfico y la lectura interpretativa de los planes/proyectos (actuales o de archivo); con el fin de aportar ideas para el futuro de la ciudad, desde la intervención urbanística y arquitectónica basada en el conocimiento histórico. La información sobre los diferentes proyectos vinculados a la estación ferroviaria de Cartagena y presentados a continuación provienen de fuentes diversas, tales como: documentos de planeamiento urbano vigentes, memorias, planes y proyectos locales del siglo XIX disponibles en el Archivo Municipal de Cartagena, prensa local y regional -como fuente de conocimiento del debate técnico y social tanto en los momentos de transformación actual para su adecuación a la alta velocidad como en hemeroteca para contextualizar debates pasados-, monografías, estudios locales y trabajo de campo.

Explicación general de la estructura urbana cartagenera en el entorno de la estación

“Cuando en el siglo XIX el ferrocarril llega a las ciudad se sitúa con arreglo a ciertas pautas nada casuales. Se colocan las estaciones en el borde del continuo edificado en aquel momento: los cascos históricos. Las ciudades afrontan, coetáneamente, su primer salto fuera de las tradicionales murallas, los Ensanches, y la implantación del ferrocarril. Centro urbano y estación devienen en dos focos urbanos unidos por un paseo representativo. La estación contigua al casco “tira” de éste, extendiéndolo y configurando una nueva centralidad” (Herrero, Leiva, 1985)(Fig. 4.2.11). Es éste el caso de Cartagena donde la estación terminal es situada por el proyecto de Ensanche de 1896 (Fig 4.2.9) en el borde de la ciudad aprovechando la vaguada geográfica de la rambla del Hondón, buscando la facilidad de trazado, el menor coste económico y la cercanía a su importante puerto.

La estación construida en los primeros años del XX (Fig. 4.2.11), girada y desplazada buscando la frontalidad con la puerta de la muralla, junto a las modificaciones sufridas por el proyecto del ensanche en su aprobación definitiva, marcan la ordenación urbana de Cartagena hasta la actualidad; el emplazamiento de las instalaciones ferroviarias y su capacidad de atraer los usos industriales favorece el crecimiento de la ciudad de espaldas a las misma y supone un freno y una barrera para el desarrollo del sector SE y la integración del arrabal de Santa Lucía (Fig. 4.2.12).

La actual discusión sobre la localización central o periférica de la estación en Cartagena, encuentra un antecedente en el planeamiento de la ciudad en la década de los 70, que saca del centro la estación alejándola de la ciudad, relegándola a un servicio prioritario de mercancías más que de pasajeros. Algo muy comprensible, en esos momentos, tras la pérdida de primacía del ferrocarril a favor del coche. Con el despegue económico del país en los años 60, se inicia un periodo de industrialización y urbanización acelerada, 50 años más tarde que en buena parte de Europa.

Son los años del desarrollismo y la construcción desahogada de carreteras y rondas. La inversión pública comienza a favorecer en la década de los 60 el transporte de pasajeros por carretera mediante las líneas de autobuses, para una década después convertir el uso del vehículo privado en masivo y signo de modernidad. El ferrocarril es relegado a un segundo plano, es el momento de expulsión de las estaciones de los espacios centrales urbanos a la periferia e incluso la cancelación de algunas líneas existentes⁷. (Herrero, Leiva, 1985; Capel Sáez, 2007). Sin embargo hoy día, recuperado su halo de infraestructura de progreso, limpia y sostenible, frente al demonizado coche particular, suena de nuevo la discusión centro-periferia, cuando la desenfadada expansión de la periferia se ha visto congelada y el negocio de la edificación privada apunta a la renovación de los lugares centrales. La nueva localización propuesta desvía la inversión pública hacia espacios poco atractivos en la actualidad, pero comprometidos en el planeamiento de detalle (plan parcial CC1), dejando abierta a la iniciativa privada la reconversión del área central de la actual estación avalada desde el planeamiento aprobado del sector Estación-Hondón. Mecanismos comunes en la historia de la construcción de las ciudades, donde se alternan los momentos de expansión y renovación urbana (Sóla-Morales, 1974; Capel Sáez, 2010). De igual forma que la degradación del casco histórico ha ido unida a la degradación del barrio de la estación y de su entorno inmediato, con la atracción de uso y población marginal, las denominadas «áreas de sombra o trastienda de la ciudad» son ocupadas en épocas de *boom* de la emigración por zonas de chabolas y vivienda marginal común en muchas ciudades (Herrero y Leiva, 1985). El proceso de renovación iniciado en el casco histórico con el Plan Especial de Ordenación y Protec-

7 El cierre de algunas, como la que unía Murcia y Granada (en el tramo Guadix-Almendricos), si bien pudo estar justificado por razones de rendimiento económico y por el estado de las vías, no lo estaba desde la perspectiva del desarrollo económico y social regional. Independientemente de la rentabilidad concreta de la línea en aquellos años (60), lo que estaba en juego era la conexión directa entre el Levante peninsular y Andalucía. Los argumentos para defender la importancia de dicha conexión son innumerables [...] En la actual política de la Unión Europea se pone énfasis en las reformas para reducir los graves problemas de raíz estructural que existen, con el fin de mejorar la competitividad. En ese contexto, la conexión Levante-Andalucía para viajeros y mercancías debería ser un objetivo prioritario frente al enfoque centripeto hacia Sevilla y Madrid, apoyado por la Junta de Andalucía. (Capel Sáez, 2007)

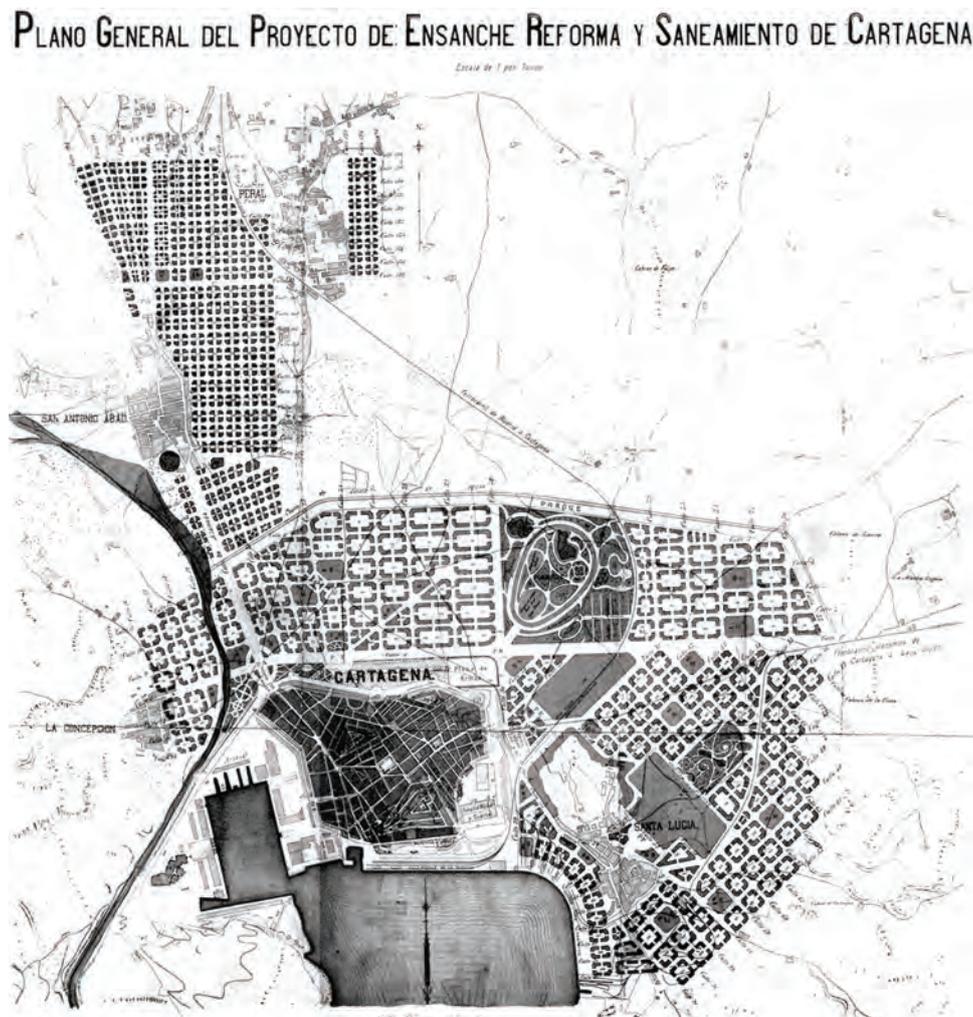
ción del Centro Histórico⁸ (PEOPCH,2005) (ver Fig. 4.2.11 donde aparecen señaladas las numerosas parcelas actualmente en transformación que dan fachada a la calle de la estación), se ha extendido fuera del recinto amurallado patrimonial, a lo largo del eje de la estación, con la discutible nueva urbanización de la avenida de América (eliminación de paseo central y su arbolado para la construcción de un aparcamiento subterráneo a lo largo de los 300 metros que separa la puerta de la estación de la de la muralla) y la localización de dos superficies comerciales.

Señalar que las actuaciones previstas en Cartagena con la modernización ferroviaria, no suponen un nuevo modelo ferroviario para la ciudad, sino que inciden en la renovación del entorno de la estación, aprovechando las instalaciones existentes y soterrando el tramo de vías que separa los suelos residenciales de los industriales y abandonados del sector del Hondón. Se engloba, por tanto, dentro de las transformaciones propias de las ciudades medias españolas (Girona, Figueres, León, Ourense, Gijón, Santander, Córdoba, Almería, Alicante, Ferrol, Cádiz, ...) que buscan reforzar la estructura urbana central y recuperar los degradados barrios de la estación (Bellet, 2011), transformando radicalmente suelos centrales en desuso (Santos y Ganges, 2006). Según la clasificación propuesta por Zembri (2005) nos encontraríamos en el caso donde las entrada de las vías de gran velocidad en la zona urbana se produce por el mismo corredor que las ordinarias, lo que favorece el carácter más urbanístico que ferroviario de la actuación (Ribalaygua, 2005). Este carácter eminentemente urbano, de puerta de la ciudad, se ve reforzado por el modelo del que parte, donde los requerimientos de transporte y almacenaje de mercancías ya están resueltos mediante un ramal exterior a la dársena industrial del Puerto de Escombreras y actuaciones previas sobre el pasillo ferroviario que mitigaron la fractura a nivel urbano en su entrada a la ciudad por el Barrio del Peral, mediante

8 La documentación del Plan Especial de Ordenación y Protección del Centro Histórico está disponible en <http://www.gemuc.es/urbanismo/ASPX/PLN/PLAN.aspx?IDClave=2004-0004>

Fig. 4.2.9. Proyecto de Ensanche, Reforma y Saneamiento de Cartagena, 1896

Autores: Ing. Pedro García Faría, Arq. Francisco de Paula Oliver y Rolandi, Ing. Militar Francisco Bascañana



un desvío periférico en la década de los 90^º. Por otra parte, al tratarse de una estación terminal no presenta la problemática del «tiempo de servicio» de las líneas pasantes en las denominadas estaciones vivas, facilitando la conjunción de las necesidades de lo ferroviario con las del modelo urbano.

9 El 24 de febrero de 1993 se firmó un convenio entre las administraciones implicadas y RENFE para resolver los problemas urbanísticos en el Barrio del Peral (<https://www.boe.es/boe/dias/1995/06/09/pdfs/A17288-17289.pdf>). La alternativa seleccionada fue recogida el 14/3/1995 en la aprobación definitiva de la *Modificación 47 - Desvío ferrocarril* del Plan General de Ordenación Urbana de 1987.

La estación en el proyecto de Ensanche de 1896

El Proyecto de Ensanche, Reforma y Saneamiento de Cartagena de 1896 proponía la ubicación de la estación de ferrocarril, al Este del recinto amurallado, como nueva puerta de la ciudad en el entorno del cruce de la Gran Vía de Alfonso XIII con la del Batel, el Parque de Recreo y los edificios gubernamentales¹⁰. La pieza de la estación junto al parque de recreo construyen la rótula entre el ensanche norte y el de levante, no produciéndose la competencia entre el ensanche y las instalaciones ferroviarias como en otras ciudades españolas (Herrero, Leiva, 1985), integrando el proyecto de Ensanche (municipal), la implantación del ferrocarril por la compañía M.Z.A (privada)¹¹ dentro de las mallas regulares.

En el centro de la ciudad histórica, la calle de Gisbert¹² se abría paso a través del Cerro de la Concepción alargando el *cardus maximus* romano hasta llegar al mar, creando así una importante y directa vía para el tránsito de las mercancías y el traslado de tropas entre el Puerto y la ciudad.

Al mismo tiempo, se estiraba el *decumanus* hacia el Este hasta alcanzar la fachada principal del edificio de viajeros de la estación de ferrocarril

10 Sobre el Proyecto de Ensanche, Reforma y Saneamiento de Cartagena podemos encontrar algunos de los documentos originales en el Archivo Municipal de Cartagena (SF01.Subfondo de la Comisión de Ensanche y Saneamiento), y sus principales intenciones y propuestas en los artículos publicados en el año 1898 por los autores en la Revista de Obras Publicas, así como la reciente tesis del profesor Diego Ros McDonnell, El Proyecto de Ensanche, Reforma y Saneamiento de Cartagena. Desarrollo y Evolución Urbana. Para su contextualización dentro del fenómeno urbano de los ensanches en España, el libro El efecto Cerdà. Ensanches mayores y menores del profesor Ángel Martín Ramos nos permitirá observar y comparar una quincena de casos.

11 En España la implantación del ferrocarril se realizó en unos primeros momentos desde la iniciativa privada, sin el auxilio del Estado, marcada por la competencia fundamentalmente entre dos empresas la Compañía de los caminos del Norte de España y la MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante) que se repartieron las conexiones del norte y el levante peninsular. Un análisis detallado de este proceso puede consultarse en el artículo Ferrocarril, territorio y ciudades (Capel Sáez, 2007) disponible en <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-717.htm>

12 El relato de este episodio urbano puede consultarse en el artículo *El inicio de la Cartagena Moderna. El Eje Serreta-Caridad-Gisbert, una nueva apertura al mar o la traslación del centro*. Revista Labor & Engenho. 7. 3. 27-39. 2013. Disponible en: http://www.conpadre.org/L&E/L&E_v7_n3_2013/02_p27-36.pdf

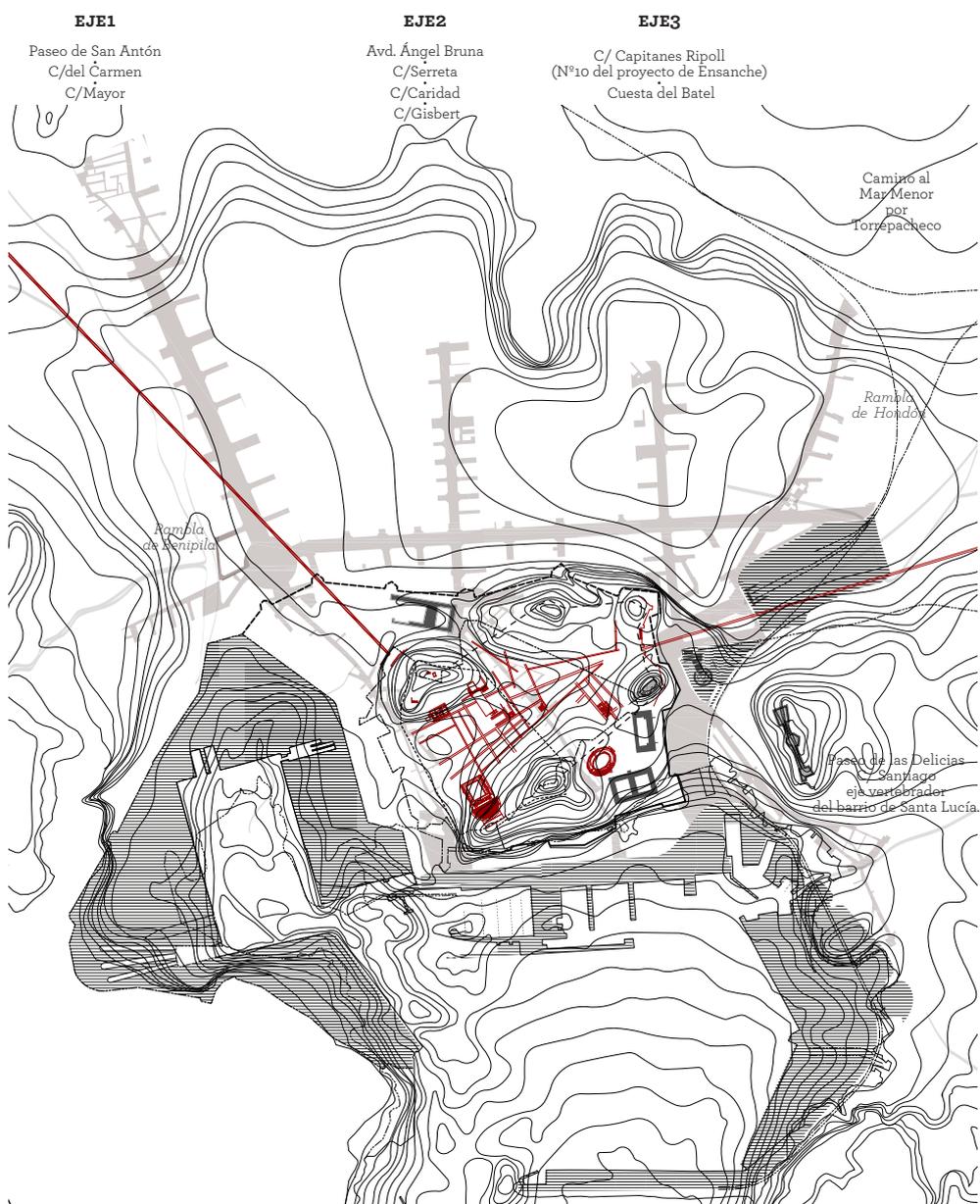
Madrid- Zaragoza-Alicante (MZA), iniciado en 1903 y terminado en 1907, según proyecto de Víctor Beltrí.

Respecto al emplazamiento de la estación en el Plan del Ensanche, la estación de ferrocarril construida se gira tan solo 16 grados y se desplaza unos pocos metros hacia el Norte (en la Fig. 4.2.11 podemos observar el desajuste entre la posición de la terminal de ferrocarril propuesta por el primer proyecto de ensanche en rojo y el edificio finalmente construido en negro), atendiendo a que “leyes clásicas de composición de la ciudad dictan que el paseo de la estación ha de ser perpendicular a la fachada de la terminal de pasajeros” (Paula y Oliver, 1912), lo que hace que no sólo gire el edificio sino la trama urbana del entorno, siendo necesaria la realización de un nuevo proyecto de alineaciones y rasantes, que acordase cotas y trazados entre el paseo de Alfonso XIII en la zona del ensanche, la calle de San Diego en el centro amurallado y la nueva estación (Fig.4.2.11). Este episodio urbano muestra cómo decisiones de proyecto de determinadas piezas y edificios singulares tienen una responsabilidad importante en la configuración de la ciudad en su conjunto, resultando determinantes su situación y su encaje, marcan el futuro de la ciudad para largos periodos de tiempo. Durante más de un siglo, ni los cambios tecnológicos ni el crecimiento urbano, dejarían obsoletas las instalaciones o reclamado el suelo ocupado por la infraestructura ferroviaria para otros usos.

Fig. 4.2.10 La traslación del centro

Fuente: Elaboración propia.

En la imagen sobre el manzanero actual podemos ver la fundación romana en rojo. Sombreados en gris los tres ejes sucesivos de comunicación puerto y tierra, de Norte a Sur; las diagonales que parten del entorno de la estación son el camino al Mar Menor por Torrepacheco y el paseo de las Delicias-C/ Santiago, eje vertebrador del barrio de Santa Lucía.



b1 • La calle de la estación:

El eje Cuatro Santos - Duque - San Diego - Avda. América

En la ciudad histórica, la estrecha calle Cuatro Santos parte de la calle del Aire, entre dos edificios catalogados del modernismo cartagenero, con una anchura inferior a 5m y una cota de aproximadamente 6,5m sobre el nivel del mar, ascendiendo hasta el siguiente cruce con la calle de la Jara a la cota 8m. A partir de ese punto, la calle denominada Duque, en este tramo, se mantiene prácticamente horizontal hasta alcanzar la Plaza de la Merced. A partir de la Plaza de la Merced hacia el Este, el *decumanus* romano se elevaba suavemente alcanzando la cota 20 para descender después, siguiendo la vía Augusta, llegando a los 16,50m en la que fuera, en el novecientos, la línea de muralla. El Proyecto de Urbanización de la calle del Ensanche (1904), que extiende la de San Diego hasta la estación, situada a la cota 7 m, proponía cambiar las rasantes citadas anteriormente, iniciando el descenso hasta esta cota 7 desde la Plaza de la Merced; un nuevo proyecto de este trazado, realizado en 1912, por motivos de economía y ajuste a los edificios existentes, propondrá iniciar el descenso en la Plaza de La Misericordia. Se trataba pues de una operación de urbanización, entre zonas centrales de la ciudad amurallada, la nueva infraestructura ferroviaria y la malla regular del ensanche. Además del ajuste de rasantes, el nuevo proyecto de urbanización de 1912 adopta decisiones de trazado para este último tramo -denominado Avenida de América-, y ajusta también la directriz al final de la calle de San Diego en su acera norte, desviándola unos metros y evitando el derribo de la puerta de la muralla, al objeto de enfrentarse ortogonalmente a la fachada del edificio de la estación; se generaba así una amplia plaza (denominada en el Plan de Ensanche "Plaza K"), semicircular de 40 m de radio, para resolver el tráfico circulatorio, y, sobre todo, abrir una amplia perspectiva y dar solemnidad al edificio de la terminal.

En el tratamiento del perfil longitudinal es donde el arquitecto Oliver, siguiendo, como afirma explícitamente¹³, postulados de Sitte y Baumeister, convertía en cóncava la anterior rasante convexa, para asegurar la visión de la estación desde la plaza de la Merced, conectando así estas dos centralidades urbanas, de la ciudad histórica y de la ciudad moderna, distantes unos 600m entre sí, con una preocupación perspectiva que viene de lejos en la urbanística.

Efectivamente, en la memoria de la Prolongación de la calle de San Diego del casco hasta la plaza K del ensanche se afirma: “A pesar de ser pequeño el desmonte..., el que suscribe puede asegurar que el proyectado reloj de la fachada de la nueva estación, podrá verse sin obstáculo alguno desde la plaza de la Misericordia” (Paula y Oliver, 1912). Cabe observar que, además de esa perspectiva visual, la nueva rasante rebajada de la calle de la estación, en su encuentro con la muralla, favoreció la conexión entre la ciudad histórica -en el Cerro de San José- y el nuevo Ensanche -en el sector de la estación y el Parque de Recreo-, a través de una calle Batel suavizada en su pendiente.

13 Las referencias y datos precisos sobre el proyecto de prolongación de la calle de San Diego, recogidos en este apartado, han sido extraídos y contrastados de las sucesivas memorias del proyecto de 1904, 1906 y 1912, firmadas por el Arquitecto Francisco de Paula y Oliver, o bien, deducidas del estudio preciso de los planos de urbanización que las acompañaban, a partir de su cartografiado digital sobre la actual base del Catastro. Los documentos utilizados pueden consultarse en el Archivo Municipal de Cartagena (AMC), bajo las referencias: CH00931-00008.SS. Proyecto de Urbanización de la primera zona de Ensanche.-Prolongación calle San Diego,1904. Arq. Tomás Rico y Francisco de Paula y Oliver, CH00940-00004. Ex. Proyecto de modificación de rasantes en el trozo de la calle San Diego, 1912. Arq. Francisco de Paula y Oliver.

Fig. 4.2.11 La calle de la estación. Planta y perfil

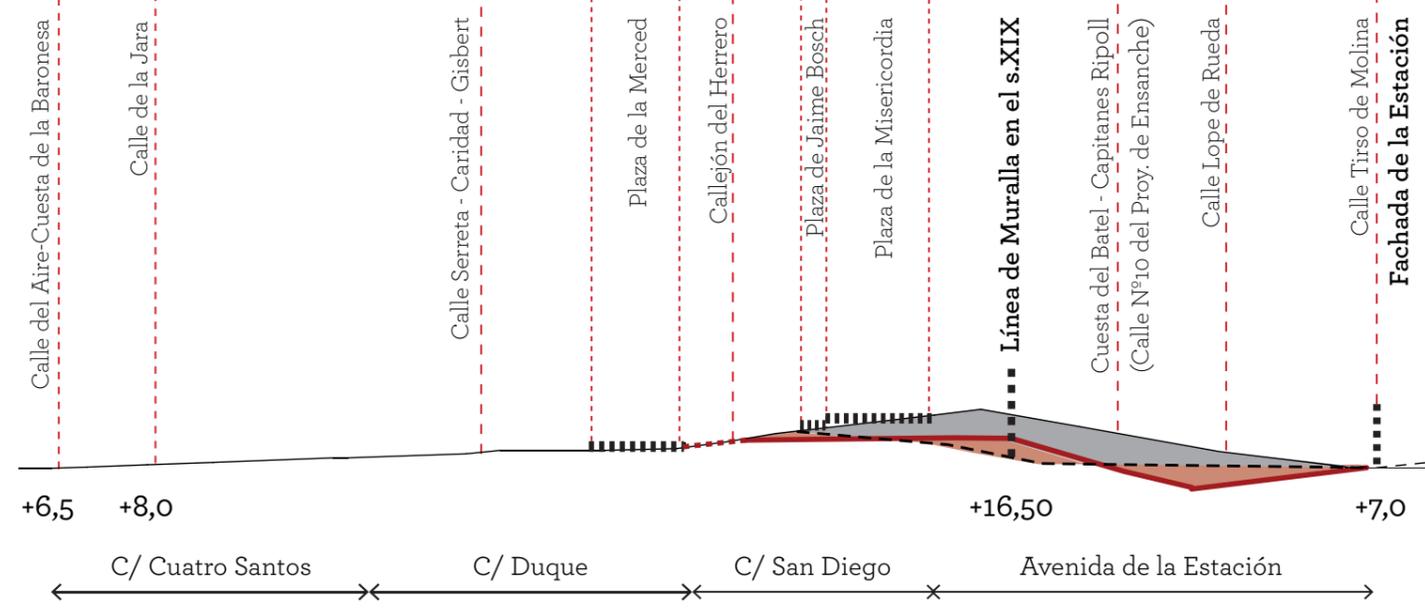
Fuente: Elaboración propia.

Planta: En la planta encontramos superpuestas al manzanero actual (gris), los trazados del Proyecto de Ensanche de 1896 (rojo) y en negro (línea continua y discontinua) los trazados del proyecto de 1904 y 1906 para la Avenida de la Estación. Las parcelas coloreadas a lo largo del eje representan los edificios catalogados (gris oscuro) y los edificios discordantes (gris claro) clasificados por el Plan de Protección del Casco Histórico (PEOCH,2009); los recintos dibujados en línea discontinua grafían aquellas áreas en obras o solares.

Perfil: Vemos superpuestas las rasantes de los diversos proyectos y la actual para la calle de San Diego y su extensión hasta la Estación. Ambos dibujos se han realizado a partir de los documentos originales (citados en el texto) y su encaje sobre el topográfico actual.

Leyenda de empazamientos

1. Estación de FF.CC
2. Estación de Autobuses
3. Estación de FEVE
4. Plaza de la Misericordia - tramo c/ San Diego
5. Plaza de la Merced
6. Cruce c/ del Duque con c/ Serreta-Caridad-Gisbert
7. Cruce c/ del Aire con c/ Cuatro Santos
8. Cruce Avd. Alfonso XIII con Cuesta del Batel
9. Cuesta del Batel
10. Paseo de Las Delicias
11. Castillo de los Moros
12. Monte de la Concepción
13. Cerro de San José
14. Parque de Recreo, 1904
15. Parque de Recreo, primer Proyecto de Ensanche 1896



Leyenda gráfica

- Sección Actual
(cotas Topográfico MTR 1995-2000)
- Sección Proyecto 1904-1906
- - - Sección Proyecto 1912

*Las dimensiones en el eje X son las reales, en el eje Y, se han multiplicado por 5.

El sureste de la estación: el barrio de Santa Lucía

Los episodios anteriores trasladan la centralidad de Cartagena hacia el entorno de la nueva estación de ferrocarril (reforzada con la contigua estación de FEVE¹⁴, terminal del ferrocarril que acarrea minerales y mano de obra entre Cartagena y las cercanas minas de La Unión); consecuentemente, como exigen las relaciones funcionales puerto-ferrocarril, cambia también la relación entre la ciudad y el puerto que se desplaza, desde Gisbert hacia el Este, a la calle del Batel, al tiempo que las reformas portuarias afectan a las dársenas de levante en las que finaliza esta calle, al sur.

En armonía con estas decisiones, el proyecto de Ensanche atendió a la integración en la estructura general de la ciudad del sector sureste, al Este de la calle Batel y en la falda del promontorio del Castillo de los Moros; lo hizo tomando como directriz el Paseo de las Delicias, construido por los ingenieros militares de Carlos III más de un siglo antes, y proponiendo una cuadrícula girada respecto al Ensanche Norte (Fig. 4.2.12); lo que es justo observar para mostrar cómo proyectos tan globales y unitarios de extensión de las ciudades atendían a las particulares condiciones de sus diferentes sectores.

Frente a los potentes trazados que el primer proyecto de ensanche proponía para el arrabal pesquero y fabril de Santa Lucía, las modificaciones de los planes sucesivos, carentes de ideas espaciales y definiciones formales, han adjetivado como industrial y portuaria este área de la ciudad. Es decir, la potencia de la forma urbana, ha resultado desvanecida por los requerimientos funcionales de las actividades mercantiles e industriales. El resultado es un área de ciudad con un grado importante de degradación física y social, hoy carente de esa actividad industrial que le dio prosperidad, carácter y forma.

¹⁴ Las siglas FEVE, responden a Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha. Originariamente se le conocía como el tren minero, por conectar la Ciudad-Puerto de Cartagena con las poblaciones mineras de Alumbres, Media Legua, La Unión, el Llano, etc. Hoy día, esta línea se ha ampliado hasta llegar a Los Nietos, población costera del Mar Menor, a modo de cercanías entre la capital del Campo de Cartagena y su litoral.

De haberse realizado, según esta propuesta, este sector del ensanche, seguramente no se habría producido la segregación física y social de que adolece actualmente el barrio de Santa Lucía, un histórico asentamiento popular pesquero que deviene, a partir de los episodios descritos, en barrio obrero e industrial segregado del ensanche burgués y de la ciudad histórica.

Porque efectivamente, el sector Este de la ciudad, al otro lado de todo, de las murallas, de la cuesta del Batel, de la rambla del Hondón, de la trinchera ferroviaria, de las vías, las vallas y las dársenas del puerto..., ha recogido muchos de los usos que la ciudad rechazaba, canteras, fundiciones, fábricas, cementerios, hospital de infecciosos, polvorines, mataderos, barriadas de realojo de población marginal, etc.

Lo que parece significativo reconocer a efectos de enriquecer el debate actual sobre la nueva implantación del moderno ferrocarril, en el que deberían elaborarse argumentos para la rehabilitación del barrio de Santa Lucía -y su inserción en la estructura general de la ciudad-, tan importante en la memoria histórica de la ciudad y hoy amenazada de desaparición.

Fig. 4.2.12. El sector de Levante. El sureste del Ensanche: el barrio de Santa Lucía

Fuente: Elaboración propia.

En la imagen sobre el manzanero actual los trazados del Proyecto de Ensanche Reforma y Saneamiento de Cartagena (1896), en granate. Los recintos dibujados en línea discontinua grafían las grandes propiedades fabriles y muelles particulares, en negro las pequeñas parcelas residenciales del barrio pesquero de Santa Lucía en el momento del redacción del proyecto; rayados los rellenos portuarios.

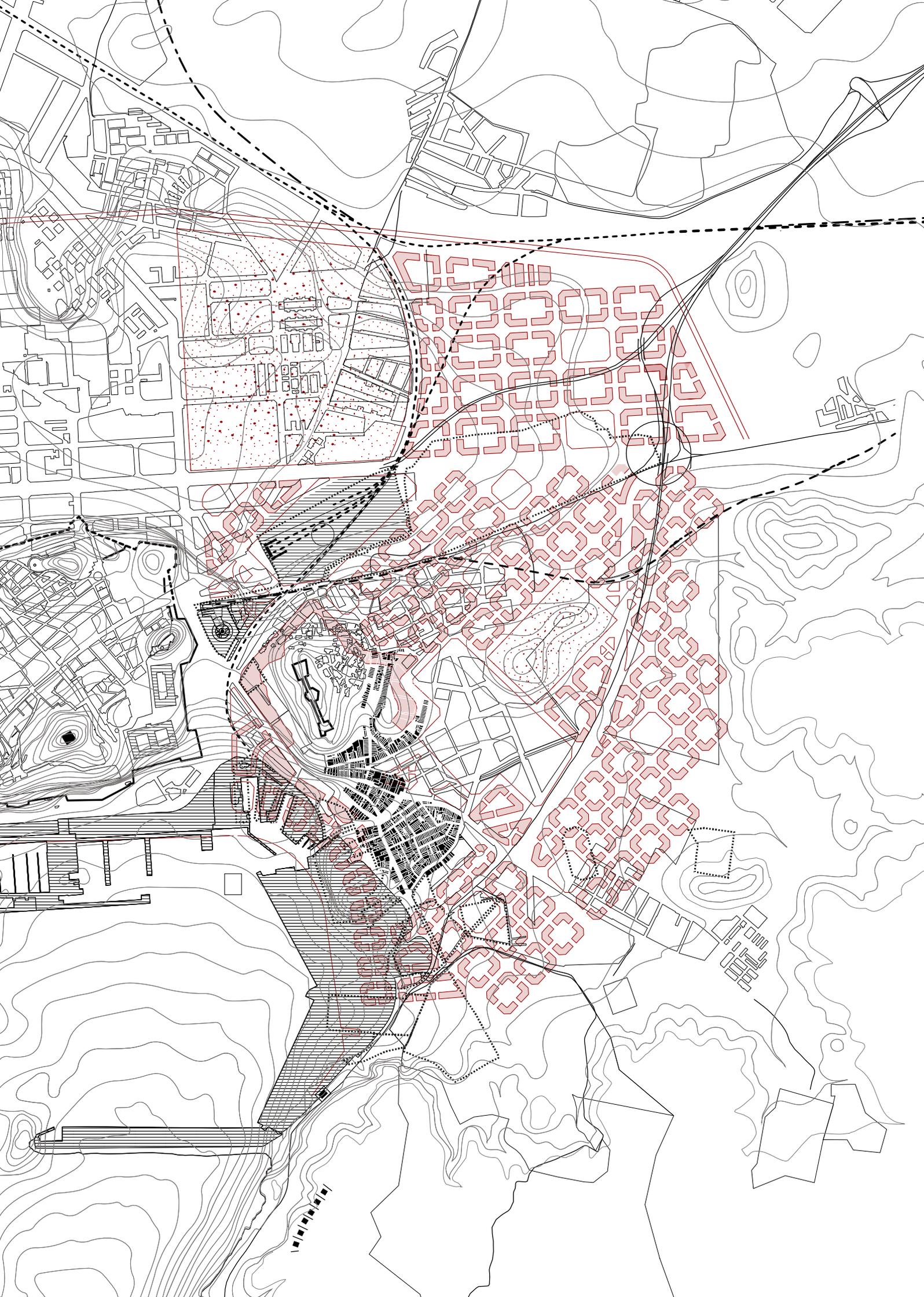
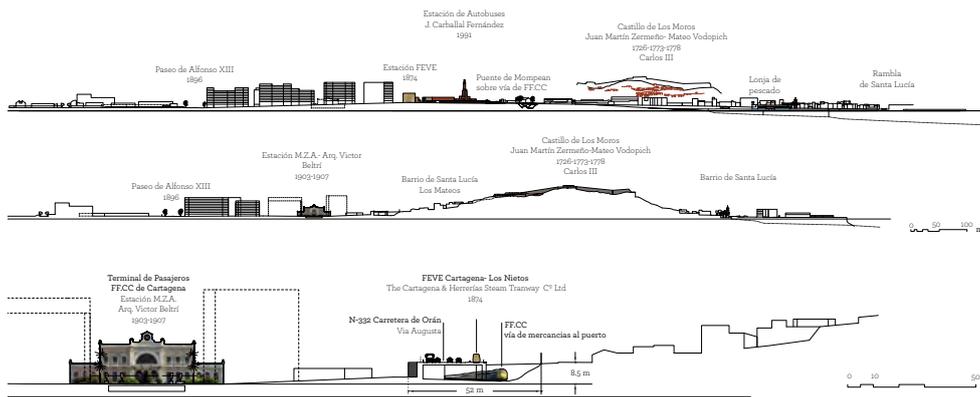


Fig. 4.2.13. Las fronteras físicas: sección y alzado (Ver en separata CARTOGRAFÍAS TÁCTICAS - CT - Secciones de levante, Bloque 3)

Fuente: Elaboración propia

De arriba a abajo:

1. Alzado de la actual c/ Capitanes Ripoll (Nº10 del Ensanche) y su continuación c/ Trovero Marín, a lo largo de las fachadas de la estación de FEVE y la de autobuses, desciende por la Cuesta del Batel, hasta seccionar los muelles del puerto pesquero. En segundo plano, el alzado abatido del Paseo de las Delicias y la c/ Santiago, hasta su cruce con la rambla de Santa Lucía; al fondo, el cerro y el castillo de los Moros. En rojo están representadas las viviendas y cuevas, hoy desaparecidas de la ladera litoral. En el último tramo de la sección pueden observarse los rellenos para las dársenas portuarias sobre la línea topográfica original (punteada).



2. Alzado y la sección quebrada que partiendo del Paseo de Alfonso XIII, recorre según la directriz de las calles, pasando paralela a la fachada de la Estación del Ferrocarril (cota 6,5 m); atraviesa transversalmente la carretera de Orán, la trinchera ferroviaria del ramal de mercancías de servicio al puerto y la vía del FEVE Cartagena-Los Nietos; continúa seccionando el cerro del Castillo de Los Moros (cota 56 m) y el propio castillo, para descender la ladera litoral perpendicularmente a la pendiente y paralela a la fachada de la Iglesia de Santiago (cota 2,4 m), en el barrio de Santa Lucía. En el último tramo de la sección pueden observarse los rellenos para las dársenas portuarias sobre la línea topográfica original.

3. Detalle del gráfico anterior, centrado en las barreras físicas que suponen las infraestructuras ferroviarias (FEVE y FFCC) y la elevación de la carretera de Orán, para su paso. Barreras que separan el barrio de la estación del de Santa Lucía y Los Mateos.

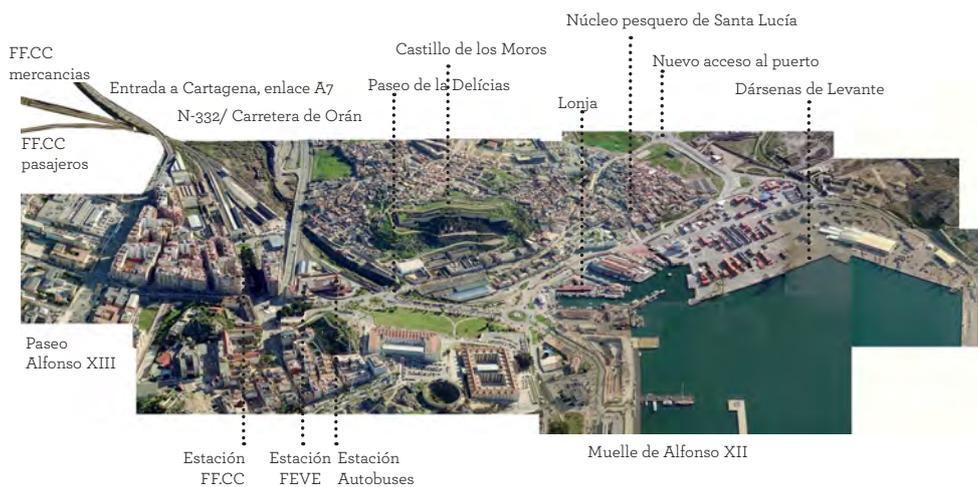
El desmantelamiento de las industrias y el posible traslado de la actividad portuaria de los muelles de Levante del barrio de Santa Lucía, además de cambios de usos de carácter dotacional y desarrollos residenciales, permite eliminar barreras generadas por las infraestructuras. Al no registrarse en los muelles actividad de carga y descarga de mercancías, existe la capacidad de eliminar el ramal de servicio del ferrocarril al puerto (Fig. 4.2.13); una de las barreras físicas que impiden la incorporación de este barrio a la vida diaria de la ciudad. Pero no sólo eso, abre las expectativas de renovación y revalorización de este barrio costero, de excepcional localización, aquejado de un fuerte deterioro de la edificación, con una población de escasos recursos económicos y problemas de marginalidad.

*De Cartagena a Herrerías
han levantao una pared;
por la pared va la vía
y por la vía va el tren,
y en el tren la prenda mía.*

Cante tradicional en González Vergara, 2013:20

Fig. 4.2.14. Perspectiva aérea del entorno de la estación actual y del Sector de Levante

Fuente: Elaboración propia



b.2 • La construcción de un centro dual con la estación como rótula

En este punto se presenta el proyecto de los arquitectos Josep Parcerisa y Maria Rubert de Ventós para la renovación de la estación con motivo de la llegada del AVE¹⁵ y la incorporación urbana del abandonado y contaminado sector industrial del Hondón. La propuesta retoma la idea de extensión de la ciudad hacia el Este, -expuesta en el punto anterior-, y la articulación de los distintos barrios (casco histórico amurallado, ensanche Norte y arrabal de Santa Lucía-Los Mateos) a partir de la singular pieza de la terminal ferroviaria, como “una operación de recomposición de la centralidad y de reestructuración de la ciudad en su conjunto como ya ocurriera en el XIX”. (Bellet, 2011)

Se elaboran tres propuestas alternativas¹⁶ y aquí se analiza aquella que apuesta por un diseño apoyado en la directriz fundacional. El proyecto alarga la calle de la estación (la directriz romana) hasta el Cabezo de la Viuda; dibujando una ciudad acotada por la geografía y modernizada mediante la construcción de un centro dual (el arqueológico y el de la estación), unidos en el espacio intermedio en torno a las unificadas estaciones del FEVE y del AVE. Con este sencillo gesto, los proyectistas consiguen (además de la deseada intermodalidad) la supresión de la trinchera ferroviaria, la barrera física (Fig.4.2.15) que separa el barrio pesquero e industrial del de la estación. El proyecto, cómo veremos a continuación, es una propuesta de nue-

15 La información sobre el proyecto puede ampliarse en la web de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Cartagena http://www.gemuc.es/DocExt/PLDOC/2008-0001/Memoria%5Crbg_2012_1_MI_Infraestructuras.pdf, o bien en <http://www.cartagenaaltavelocidad.es/>

16 En el siguiente enlace puede consultarse el Estudio de alternativas para la parcela industrial del Hondón y el ámbito de la estación, dentro de la Modificación 114 del PGOM de 1987. <http://urbanismo.cartagena.es/DocExt/PLDOC/2001-0001/ModPG114-3-2-5.pdf>.

La propuesta aprobada, apoyada en la directriz del Paseo de Alfonso XIII, como ampliación del proyecto de Ensanche de García Faria puede consultarse en la web de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Cartagena

<http://www.gemuc.es/urbanismo/ASPX/PLN/PLAN.aspx?IDClave=2004-0005> y en el artículo Crecer, transformar, intermediar. La manzana como soporte publicado por la profesora Maria Rubert de Ventós en la revista Visions de L'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura, N° 5, 2006, pág. 26, accesible en este enlace http://upcommons.upc.edu/revistes/bits-tream/2099/10572/1/VISIONS5%2021%20review%20maria_rubert2.pdf

vo crecimiento sobre una parcela industrial (uno de los grandes recintos fabriles descritos en distintos apartados, Fig 4.2.18, 4.3.3 y 4.5.5, en concreto el de Potasas) y de renovación de las infraestructuras ferroviarias, pero desborda los límites marcados por la propiedad del suelo, extendiendo su área de influencia a la estructura general de la ciudad.

El proyecto considera como preexistencias tanto la infraestructura ferroviaria, la pieza de la estación, como su calle de acceso, rompiendo los límites de los recintos industriales y encajando, -como en el ensanche del XIX-, la singularidad de esta pieza en la trama homogénea de un nuevo ensanche. Sin embargo, las restricciones de los límites de la propiedad y el mudismo de los planes urbanos a la hora de abordar conjuntamente la transformación de los ramales principales del servicio de pasajeros y los, ya mencionados y fuera de servicio, de mercancías al puerto, dejan sin solución el cicatrizado de la herida ferroviaria sobre la fractura geográfica hacia el cabezo de los Moros. El proyecto del Hondón al convertir la terminal de viajeros en intercambiador de transporte, unificando los trazados de larga distancia, el AVE y cercanías al Mar Menor, desvía alrededor de medio kilometro el ramal del FEVE, liberando de una de las tres barreras (Fig. 4.2.15) el borde urbano de Santa Lucía-Los Mateos, que desde una bienintencionada lectura puede entenderse como una invitación, un desencadenante del necesario debate sobre la integración de estos barrios en la estructura general de la ciudad, aportando ideas desde el urbanismo y la arquitectura para el tratamiento de esta fractura a nivel formal, pues la integración social requiere de la intervención de un buen numero de disciplinas diversas y decisión política.

El primer proyecto de ensanche entendía como una morfología única la ciudad a un lado y otro del haz de vías, pero el tradicional efecto barrera de estas infraestructuras, empieza a construirse pocos años después, al renunciar por un lado el segundo proyecto al ensanche E y, por otro, al localizarse la terminal de viajeros girada y alineada a los ejes del recinto histórico (Fig. 4.2.11).

La pieza de la estación en Cartagena y los trazados ferroviarios han inducido efectos estructurantes en el crecimiento de la ciudad, marcando su forma al excluir los usos residenciales y favorecer la implantación industrial en el sector de levante. Segregación física y mental del barrio de Santa Lucía-Los Mateos del resto de la ciudad, de manera similar a como en el lado opuesto lo hacen la pieza singular e impermeable del recinto del Arsenal y el cauce de la rambla de Benipila. Algunos ejemplos españoles de ciudades medias donde el efecto segregativo de las infraestructuras ferroviarias del XIX ha sido paliado desde proyectos de modernización ferroviaria pero desde la preocupación de la buena relación entre las partes de la ciudad son Vitoria, Salamanca, Gijón, Zaragoza o Almería (Herrero y Leiva, 1985)

El centro moderno es construido, como el histórico, desde la residencia¹⁷ y el punteado flexible de servicios y equipamientos de barrio. Ambos aparecen articulados en torno a la terminal ferroviaria, gravitando como campos magnéticos respecto al espacio, vacío de edificación pero lleno de flujos. Al construir ciudad detrás de la estación, ésta cambia su carácter terminal y de frontera entre la ciudad residencial y la industrial, y se transforma en centro amplificado de intercambios urbanos, comarcales y nacionales, en umbral entre el centro arqueológico y el nuevo barrio de la estación.

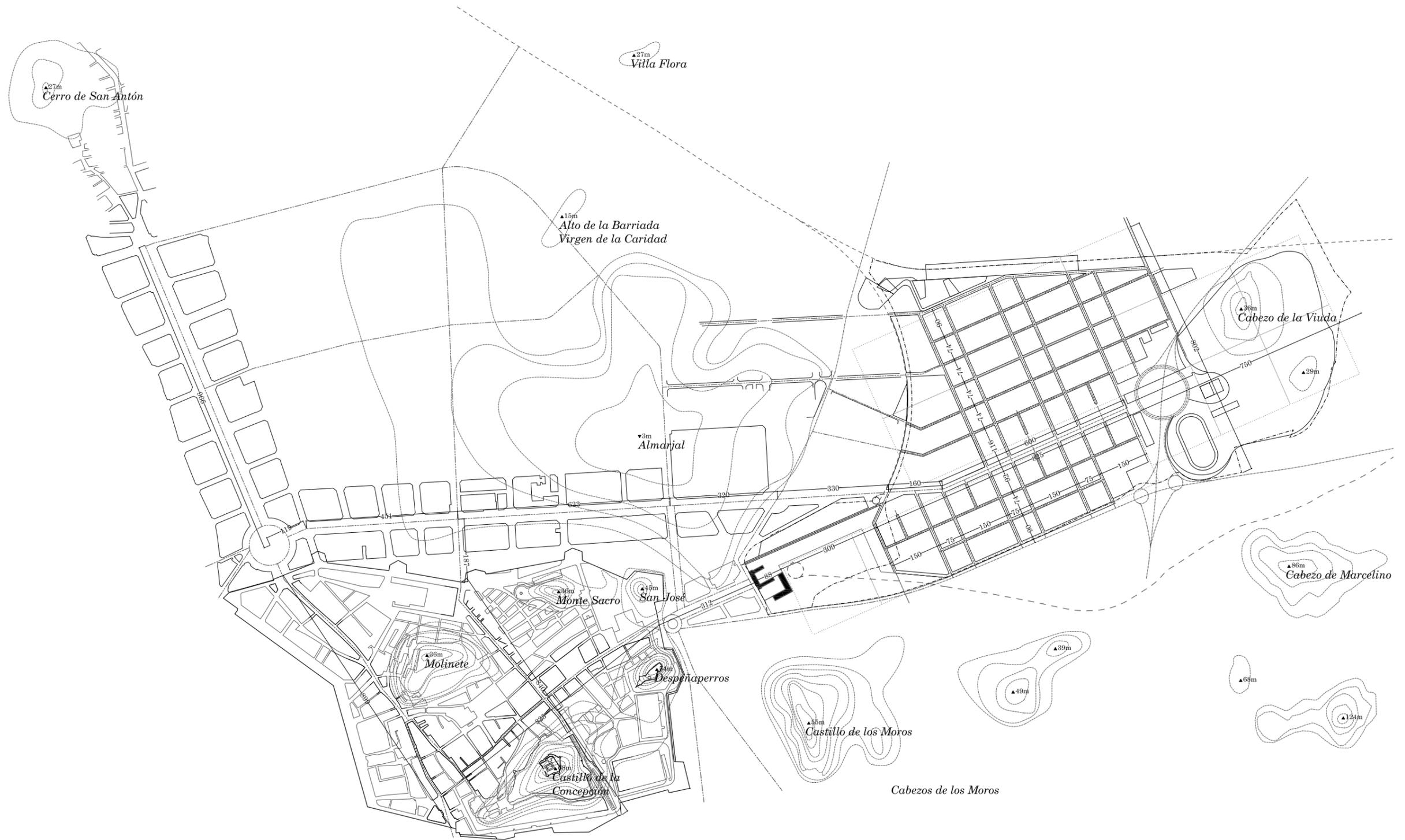
Rubert de Ventós y Parcerisa, un siglo después de que Oliver alargara hacia el Este la calle del Duque con la Avenida de la Estación (hoy Avda. América) fuera del recinto intramuros hasta la girada fachada de la estación de M.Z.A, lo estiran unos 1.500 m hasta el Cabezo de la Viuda. La directriz marcada por el *decumanus* romano se ha ido construyendo como escenario urbano a lo largo de más de dos milenios, de manera continua y fragmentaria, la calle ha necesitado de impulsos, de tiempos de apropiación de lugares por la ciudad, creando significados, para extenderse con decisión.

17 Las operaciones de recomposición de la centralidad vinculadas a la llegada de la Alta Velocidad en España, presentan la peculiaridad respecto a otros modelos europeos, de contar con una importante promoción de viviendas, lo que probablemente tiene que ver con un contexto nacional de auge de la inversión inmobiliaria. (Guirao Abad, 2001)

Fig. 4.2.15 La extensión del eje de la estación

Fuente: Elaboración propia a partir de documentación del proyecto de Arq. Maria Rubert de Ventós y Josep Parcerisa, sobre catastro actual

En la imagen observamos la estructura viaria del Plan parcial del Hondón sobre la parcela industrial de Potasas, en relación al centro arqueológico, los trazas ortogonales del proyecto de Ensanche y los cerros.



Hasta el XVIII, el eje coincide con la vaguada geográfica situada entre los cinco montes fundacionales, dejando al norte el Pico del Molinete (36m), el Monte Sacro (47 m) y el Cerro de San José (45 m), y al sur, el Monte del Castillo de la Concepción (68m) y el de Despañaperros (54 m); en el XIX la localización de la estación y los trazados del ensanche superan la frontera del Almarjal e introducen en el paisaje urbano el Castillo de los Moros (55m), dejando de ser fondo de perspectiva para convertirse en un elemento interno a la retícula del ensanche Este o de Santa Lucía (Fig. 4.2.15). La propuesta que estamos analizando sigue anclándose en la marcada geografía cartagenera. La alameda central transcurre, bordeando el parque generado sobre la playa ferroviaria anterior hasta cruzarse con el decimonónico Paseo de Alfonso XIII que se quiebra para acompañarla hasta el nuevo espacio de esparcimiento urbano situado en el Cabezo de la Viuda (47 m y 29 m), escenográfico fondo de la misma. Al igual que en el centro histórico las calles encuentran las cimas enumeradas anteriormente, los nuevos trazados hacen lo propio con los cabezos menores de Los Moros (49 y 39 m), tras la Barriada de Los Mateos y el Cabezo de Marcelino (86m y 68m), pudiendo constatarse cómo la geografía construye y caracteriza el escenario de la vida urbana.

Leer en clave de ensanche la propuesta, aunque sea como un ensanche parcial (carece de la idea unificadora de los grandes ensanche del XIX), no sea quizás la manera más clara de explicarla; es cierto que sigue el proceso de construcción de la forma de crecimiento¹⁸ «ensanche» (parcelación -separando lo público y lo privado, las vías y las entrevías-, urbanización y edificación). Sin embargo, si giramos la orientación norte del plano (Fig.4.2.16) hasta situar en horizontal el eje central de la propuesta, la gran alameda de la estación, y centramos la imagen en la estación ferroviaria del XIX, articulada con la del FEVE, -atendiendo a la oportunidad

18 Referencia a las formas de crecimiento definidas como programa docente de urbanismo en la década de los setenta en el Laboratorio de Urbanismo de Barcelona dirigido por Manuel de Solà-Morales i Rubió

http://lub.upc.edu/web/arxiu_LUB/ll_formascrecimiento%20introduccion_es.html

actual de su necesaria adecuación para la llegada del AVE-, observamos como construye un nuevo corazón de la ciudad basado en los trazados y la residencia, simétrico al recinto amurallado, uno detrás de la Puertas de San José, el otro detrás de la «puerta» de la estación.

Si realizamos el ejercicio de comparar mediante un análisis dimensional el centro histórico con el Plan Parcial del Hondón, encontramos similitudes importantes entre ambos. El recinto amurallado ocupa un área de 78 hectáreas divididas en cuatro cuadrantes por los ejes Serreta-Gisbert de 770 m y Cuatro Santos-San Diego de 870 m, llegando a 970 m la distancia entre las Puertas del Mar y las de Madrid; el ámbito de actuación del plan Parcial del Hondón ocupa una superficie de 92 ha, aunque si descontamos el espacio perteneciente a el sistema general de los suelos ferroviarios, el suelo residencial generado se extiende sobre 79 ha, prácticamente igual al casco histórico, con una longitud de 1.125 y 760 m en sus ejes principales. Además, la fachadas residenciales distan en ambos casos unos 300 m de la estación ferroviaria, espacio libre caracterizado por el entrecruzamiento de flujos y comunicaciones viarias, ferroviarias y peatonales. Sin embargo, al observar otros parámetros urbanos las similitudes desaparecen, así mientras el núcleo original cuenta con 9.602 viviendas, el sector del Hondón propone 5.000 nuevas viviendas, es decir, densidades de 123 viv/ha y 63 viv/ha respectivamente, prácticamente la mitad para el Hondón¹⁹. En la Fig. 4.2.16 vemos a simple vista cómo los nuevos trazados dibujan una ciudad no sólo menos densa sino también menos compacta, más esponjada, con una menor ocupación de suelo basada en un sistema flexible de espacios libres, -tanto públicos como privados-, generados a partir del trabajo de partición de la manzana. Frente a la edificación entre medianeras

19 Los datos citados en este apartado han sido generados a partir de la información gráfica y las memorias de los respectivos planes del Plan Especial del Centro Histórico (<http://www.gemuc.es/urbanismo/ASPX/PLN/PLAN.aspx?IDClave=2004-0004>) y del Plan Parcial del Sector del Hondón (<http://www.gemuc.es/urbanismo/ASPX/PLN/PLAN.aspx?IDClave=2004-0005>)

de altura media, alineada a calle en manzanas de estrechas²⁰ y alargadas parcelas del casco, las nuevas manzanas son construidas a través de bloques aislados, de alturas variables entre las siete y las veinte plantas sobre un zócalo de servicios y equipamientos de una o dos plantas que ayuda a dar forma al espacio libre. Este parece querer recrear las características plantas bajas comerciales y hoteleras del núcleo cartagenero vinculado al puerto, desde un lenguaje compositivo radicalmente distinto pero con una vinculación al espacio público y un proceso de ocupación y gestión de los locales que podrían ser muy similares.

Tabla 4.2.1: Análisis dimensional comparativo del centro histórico y el barrio de la estación.

Fuente: Elaboración propia.

Superficies	Recinto amurallado, C.H.	Sector Estación-Hondón		
Viario	-	10,3 ha		
Viario y espacio público (aceras, plazas y bulevares)	25 ha	18,4 ha		
Espacio libre privado (jardines y patios)	10,4 ha	7,3 ha		
	Molinete	2,5 ha	6 ha	Parque de la Estación
	Monte Sacro	1,6 ha	6,6 ha	Parque del Hondón
	San José (privado)	1,5 ha		
	Despeñaperros (Universidad)	4,5 ha		
	La Concepción-Parque Torres	3,1 ha		Cabezo de
	Muralla del Mar	0,9 ha	21 ha	la Viuda
Parques	Total	14,1 ha	33,6 ha	
Total del área		78 ha	79 ha	
Nº de viviendas		9.602	5.000	

20 Muchas de las parcelas del casco histórico mantienen las trazas del siglo dieciocho, caracterizadas por un frente estrecho a la calle (~ 5-10 m) y un largo fondo parcelario (~ 20-25 m), con superficies de entre 100 - 200 m² y alturas inferiores a las cuatro plantas. Aquellas parcelas de mayores dimensiones, longitudes de fachadas y altura de la edificación, son en la mayoría de los casos promociones inmobiliarias de la segunda mitad del siglo XX y el XXI generadas al agrupar varias parcelas.

Fig. 4.2.16 El centro dual

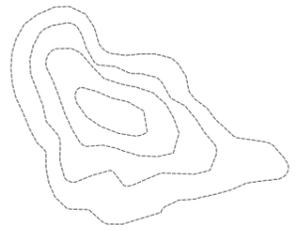
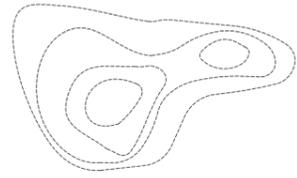
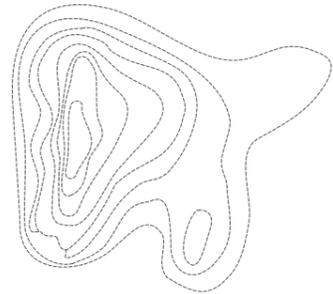
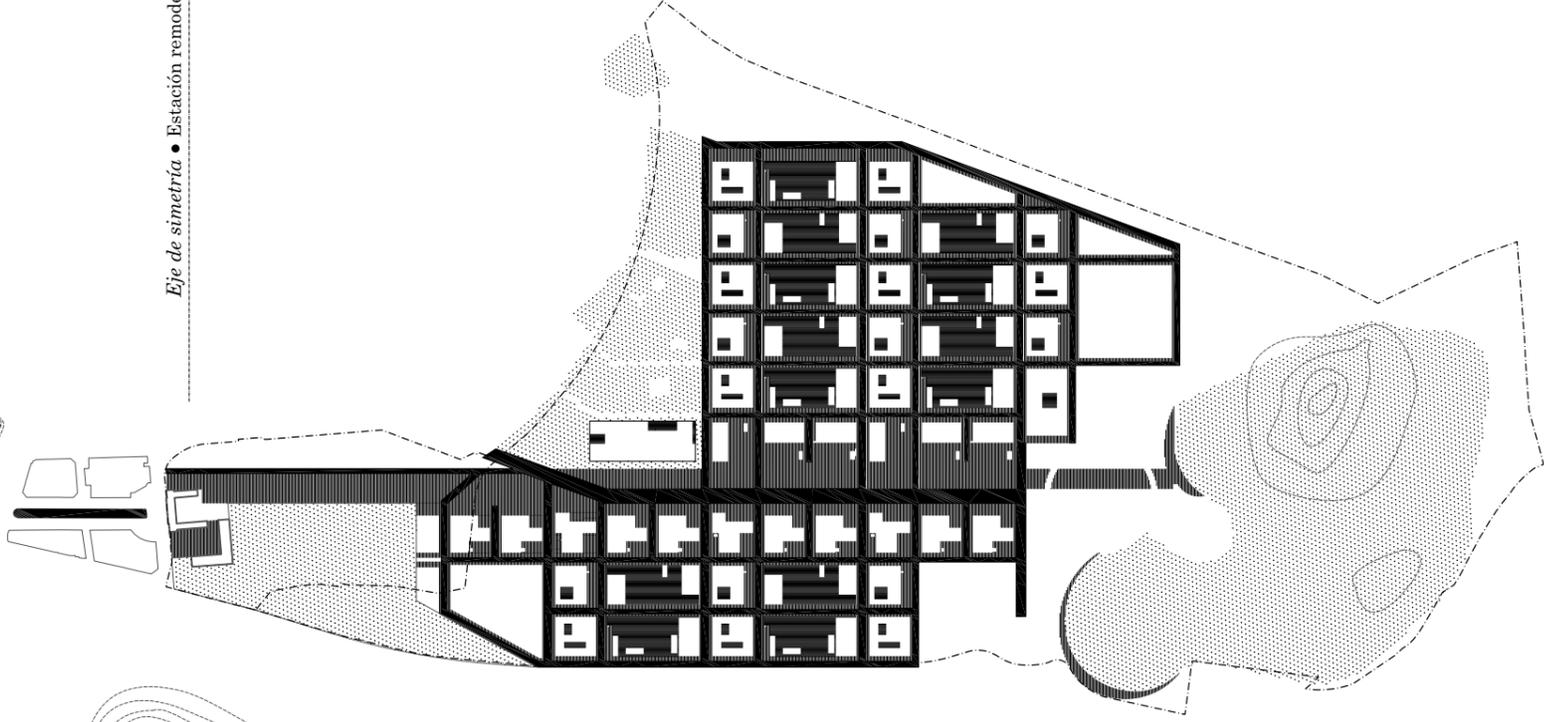
Fuente: Elaboración propia a partir de documentación del proyecto de Arq. María Rubert de Ventós y Josep Parcerisa, sobre catastro actual

Tanto en el casco histórico como en la propuesta del Hondón, el negro representa la estructura viaria, el relleno punteado corresponde a los parques y el rayado al espacio libre (diferenciando público -líneas verticales- y privado -líneas horizontales- en el nuevo crecimiento). (La cuantificación y comparación de los espacios representados puede verse en la Tabla 4.2.1)

Los elementos graficados como “patios” en el recinto amurallado, son todos aquellos elementos clasificados como patios por el catastro, junto a aquellas construcciones de poca entidad que han ido rellenando los mismos según puede apreciarse en la última ortofoto disponible del año 2013 (<http://iderm.imida.es/cartomur/>). Dentro de los espacios considerados como espacio público en el centro histórico se han incluido las propuestas realizadas o aprobadas como parte del programa de reforma interior del Plan Especial de Ordenación del Centro Histórico (PEOCH,2009)



Eje de simetría • Estación remodelada



A continuación explicaremos las leyes compositivas de la propuesta; esta lectura personal se ha realizado a partir de la documentación gráfica y es por tanto una interpretación, que parece pertinente, por el interés de la misma en cuanto a la discusión urbanística sobre nuevos barrios residenciales:

- La estructura viaria, jerárquica, diferencia los ejes de la malla aparentemente homogénea según calles de 10 m de anchura por las que discurre el transporte público y que definen el orden mayor de la cuadrícula según cuadrados de 225 m de lado, otras intermedias de 8,5 metros con vocación de calles de barrio, con carril bici y un sistema de espacios abiertos en forma de greca hacia los que se vuelcan servicios y equipamientos, y un tercer conjunto de calles de servicio de 7 m. Todas ellas articuladas en torno a la gran alameda central.

- El grano mayor de la cuadrícula, con distancia entre ejes viarios de 225 m, se subdivide según la repetición de tres manzanas de 66,5x66,5m, o bien, mediante la agrupación de una manzana doble de 140x 66,5 m (resultado de agrupar dos manzanas cuadradas más una calle de servicio) y otra simple.

- Las manzanas residenciales son resueltas según un sistema de bloques aislados con fondos de 16 o 20 m según la orientación, sobre la base del zócalo edificado en una o dos plantas que alberga el terciario y los usos públicos o colectivos; colocando en el perímetro de la actuación las zonas verdes de mayores dimensiones, los equipamientos y aparcamientos comunes a la ciudad, a modo de espacio de relación y cosido con los tejidos residenciales e infraestructuras existentes tras el soterramiento de las vías ferroviarias que desde el siglo XIX delimitaban la ciudad por el Este.

En general el trazado de este sector residencial parece reeditar episodios importantes del urbanismo. Así, el gran eje trazado entre la estación y el Cabezo de la Viuda, rememora los paseos barrocos e ilustrados, como el Cours Mirabeau que relaciona la ciudad amurallada de Aix-en-Provence con el Quartier Mazarin, duplicando la superficie de la ciudad mediante la urbanización de terrenos de la iglesia (en el Hondón se hace lo propio

con el recinto industrial de Potasas) o el Ensanche de Heredia en Málaga sobre terrenos ganados al mar y articulados al otro lado de la Alameda. Ya se ha apuntado cómo la propuesta sigue las pautas de gestión del suelo de los ensanches, y la división entre lo público y lo privado refiere a las teorías de Cerdá sobre la ciudad igualitaria y democrática. La manzana, en cambio, no es edificada según un perímetro cerrado, recurren al uso del bloque lineal residencial aireado que disfruta del paisaje sobre las plantas bajas construidas como una sucesión de llenos y vacíos activos, donde los equipamientos, el comercio, las oficinas, las paradas del transporte público, etc. están íntimamente ligadas con el espacio público, favoreciendo los recorridos peatonales, recordando las propuestas del Team X (Van Eyck, los Smithson, Bakema, Candilis, Jossic y Wood, etc.) o la más cercana manzana barcelonesa de la casa Bloc de Sert. La intensidad de uso terciario y la potencialidad para alojar diversidad de actividades es una exigencia de los nuevos barrios de la estación.

Este proyecto podría encajarse, dentro de un amplio conjunto de operaciones urbanas comunes a muchas ciudades europeas, donde la necesaria adecuación técnica o ampliación de los servicios ferroviarios ha brindado la posibilidad de eliminar barreras, recuperando, para usos colectivos y nuevos barrios, amplios recintos ferroviarios y logísticos en lugares centrales de la ciudad consolidada; algunos de los ejemplos más conocidos son los casos italianos de Turín Porta Nova sobre el planeamiento de los años 90 de Gregotti para la Espina Central, la estación de Roma Tiburtina y Trastevere, de Milán la Rogoredo -Santa Giulia o la estación central de Bolonia, las francesas de Lille, Marsella o la operación Rive Gauche en París vinculado a la Gare d'Austerlitz, en España Zaragoza, Pamplona, Burgos, Figueras, Valladolid²¹, Valencia, Logroño, León, Lleida, Gerona, Gijón,... Barcelona (estaciones de Sans y la Sagrera) son algunas de las ciudades que han realizado o al menos planteado operaciones de este tipo.

²¹ La discusión urbanística del concurso para la estación de Valladolid que puede verse en el Nº 22 de la revista Geometría, Ideas para Valladolid, resulta de gran interés para el encuadre temático.

Tabla 4.2.2: Operaciones de transformación de estaciones y nuevos barrios

Fuente: Elaboración propia a partir de la información facilitada en la web de cada uno de los proyectos.

Estación	Ciudad	Superficie (ha)	Nº Viviendas / suelo industrial (m ²)
Austerlitz	Paris	130	5.500 / 900.000 m ² oficinas
Sector del Hondón	Cartagena	79	5000
Delicias- Barrio del AVE	Zaragoza	114	367.990 m ²
Echavacoiz	Pamplona	238	7875
del Norte de Ariza	Valladolid	99,5	6065
De Argales			
San Andres del Rabanedo	León	15,8	558
León-Centro		51,2	2970
León- Sur		18,7	300
Torneros		198,1	-/ 594.481 m2
		283,8	3828 /594.481 m2
La Sagrera	Barcelona	164	12887
Parque central	Valencia	65,6	500000 m2
Plan Especial del Ferrocarril	Logroño	213	125000 m2

El estudio de Ribalaygua en el que analizada una serie de ciudades medias europeas que han optado por la renovación de los trazados y las estaciones centrales del XIX (las alemanas Würzburg, Fulda, Göttingen, la italiana de Arezzo, la sueca de Katrineholm, las francesas de Montbard y de Valence, y la española de Puertollano) aparece como un referente para el caso cartagenero por la similitud de la escala de intervención y de la ciudad.

Fig. 4.2.17 Cambio de centralidad, de las Puerta de Murcia a las de San José
1 Puertas de Murcia, «intercambiador» líneas de tranvía
2 Estación de ferrocarril MZA a principios del siglo XX, desde las puertas de San José

Fuente: Egea Bruno, P. M. 1999



El tranvía a su paso por la Puerta de Murcia dirección a San Antón. En el centro el Banco de España (Palacio Pedreño).

Estación de ferrocarril MZA a principios del siglo XX, desde las puertas de San José



4.2.c. Las Puertas de San José, las dos estaciones ferroviarias y la de autobuses: un vestíbulo que necesita ser repensado.

El transporte ferroviario y la implantación industrial del sector de levante del puerto de Cartagena, tuvo en sus inicios, una estrecha vinculación que hoy ha perdido su vigencia. La proximidad de la estación de cercanías del ferrocarril de vía estrecha, Cartagena-Los Nietos, y la vía de servicio de mercancías portuarias, son los últimos vestigios del potente tráfico de mineral que durante el siglo XIX invadía los numerosos muelles particulares procedente de la sierra minera de La Unión, Mazarrón y Almería.

A lo largo de esta línea, aparecieron, se consolidaron o desarrollaron poblaciones obreras, como Media Legua, Alumbres, La Esperanza, La Unión o El Llano, mientras que la estación terminal del FEVE en la falda del Castillo de Los Moros favoreció el asentamiento de numerosa población obrera en Los Mateos y Santa Lucía.

En el apartado anterior vimos como la terminal de pasajeros de la línea Madrid-Zaragoza-Alicante y su avenida de acceso, desplazadas y giradas hacia el norte, daban la espalda al sucio, industrial y popular sector de levante, relacionado en mayor medida con el trasiego de los trenes de mercancías, la estación de ferrocarril de vía estrecha y los tranvías urbanos.

El barrio de la estación planificado por el Ensanche, simétrico respecto a la avenida de América, como encuadre de la fachada modernista de Beltrí, presenta en la actualidad una fuerte asimetría edificatoria; la zona norte, comprendida entre la Avenida de la Estación y Alfonso XII, edificada con bloques de 10 y 12 pisos contrasta con la débil ocupación residencial de la zona sur, donde diversos hechos (el antiguo recinto de la fábrica de gas reconvertido en estación de autobuses, junto a la ocupación completa de la manzana de la plaza K por un supermercado y su playa de aparcamiento, sumados a la cincuentena de metros de la trinchera ferroviaria y la carretera), nos dejan una fachada urbana con apenas media docena de portales

residenciales y muchas vallas a lo largo de más de medio kilómetro hasta el inicio del caserío de Santa Lucía. Esta sensación de separación, de lejanía, es intensificada por el lienzo ciego de la muralla, al otro lado de los cuatro carriles de acceso al puerto de la Cuesta del Batel, la sucesión de sobredimensionadas rotondas viarias y la falta de usos vinculados a la vida diaria.

En este entorno nos encontramos con las siguientes propuestas sobre la estación y su ámbito, acordadas entre el Ayuntamiento y el Ministerio de Fomento (como parte del corredor Mediterráneo de alta velocidad), entre éste y la autoridad portuaria en relación a la reconversión de la dársena interior, o en sociedad con empresas de promoción residencial:

- Adecuación de la estación del S. XIX y de la playa ferroviaria de 200 x 450 m para la llegada del AVE de manera conjunta al soterramiento de las vías que limitan el crecimiento de la ciudad por el NE²².
- Intermodalidad: AVE, FEVE y autobús (150x90m)²³.
- Propuesta de nuevo puerto comercial en El Gorgel y transformación de los muelles y dársenas de levante²⁴.

22 “Remodelación de la red arterial ferroviaria de Cartagena: La actuación tiene como objetivo la integración del ferrocarril en la ciudad, en la zona por éste atravesada, y consiste en la creación de una rampa de 455m desde el punto de desvío del Ramal de Escombreras hasta la avenida del Pintor Portela, en que se lleva a cabo el soterramiento hasta la entrada en la estación de Cartagena, cuya infraestructura deberá quedar definida para acomodarse a la nueva funcionalidad. La longitud de esta actuación es de 1,50km”. *Estudio Complementario a la Memoria (Infraestructuras) Versión 2012.1: 48-49* http://www.gemuc.es/DocExt/PLDOC/20080001/Memoria/rpg_2012_1_MI_Infraestructuras.pdf

23 “Ramal a Escombreras/Variante de Alumbres: La actuación consiste en la adecuación y mejora de la línea actual para tráfico exclusivo de mercancías, realizando una variante que salve el núcleo de Alumbres por el Oeste. El ramal tiene una longitud total de 11,40km de los que 4km corresponden a la variante de Alumbres. Ante esta propuesta el Ayuntamiento de Cartagena propone un nuevo trazado de la línea de alta velocidad en el acceso a Cartagena. Se pretende con esta solución facilitar el desarrollo urbano de Cartagena y dotarla de una estación intermodal en la que se agrupan las líneas férreas y de autobús potenciando el conjunto del transporte. *Estudio Complementario a la Memoria (Infraestructuras) Versión 2012.1: 48-49* http://www.gemuc.es/DocExt/PLDOC/20080001/Memoria/rpg_2012_1_MI_Infraestructuras.pdf

24 Re-ordenación de la Plataformas Portuarias: principales actuaciones portuarias. Se trata de una de las más importantes actuaciones que se deberán plantear en el espacio portuario: la reordenación como “espacios públicos” de las plataformas actuales portuarias que en función de la puesta en carga del nuevo recinto portuario de Escombreras podría posibilitar su traslado de uso y puesta en valor de uso ciudadano estos importantes espacios de tanto valor urbano y paisajístico para la Ciudad de Cartagena. [...] Las actuaciones en la dársena de Santa Lucía constituyen una apuesta por la integración en la ciudad y como puerto pesquero. (*Memoria informativa PGOU, VERSIÓN 2012.1 : 237*)

El espacio comprendido en las actuaciones enumeradas tendría la necesidad de ser repensado hoy conjuntamente, por su estratégica posición respecto a la ciudad, y por ser o poder ser (ya lo adjetivó así el primer proyecto de Ensanche y la propuesta para el Sector del Hondón vuelve a favorecerlo) espacio de unión y rótula, entre el centro histórico protegido, el degradado social y espacialmente barrio de Santa Lucía-Los Mateos y el Ensanche Norte. Si añadimos la rehabilitación ambiental y renovación urbana de las áreas ocupadas por la fábrica de Potasas, -siguiendo el Plan Parcial del Hondón, cuyas principales actuaciones son crecimientos residenciales vinculados a la nueva estación y apoyados en el eje de Alfonso XIII, desmantelamiento del viaducto de la A-30 y creación de nuevo acceso a la ciudad, -y la fábrica de Peñarroya-, según las propuestas divulgadas para el Monte de San Julián, apoyadas en desarrollos residenciales de carácter turístico-, obtenemos una porción de suelo urbano en transformación, muy elevada respecto a la superficie total urbana, en un área hoy de carácter periférico pero con una posición muy central .

Otro aspecto destacable es la cantidad de inversión pública y privada prevista a corto y/o medio plazo sobre el ámbito, que junto a lo ya señalado (la cantidad de suelo urbano movilizada, -un 10% aproximadamente del total urbanizado actualmente-, la capacidad de ser un sector central en la ciudad debido a su ubicación, la excepcionalidad de los usos involucrados y su perdurabilidad durante largo tiempo) apunta, con urgencia, la necesidad de pensar en términos de estructura general de la ciudad y de forma estratégica todo el sector de levante, en vez de como un juego de piezas de difícil encaje.

Por otra parte, bajando drásticamente de escala, a la arquitectura del proyecto urbano y a la de la percepción por el ciudadano que pasea, -al plano del suelo, de las plantas bajas, las relaciones visuales y el confort climático-, encontramos discontinuidades, barreras, pérdidas de intensidad urbana, ..., recorridos incómodos, que plantean la necesidad de descender desde la actual escala del plan parcial o del plan especial.

Algunas de las preguntas o posibilidades que han surgido al aplicar el trabajo metodológico de las cartografías sobre el área, (1- dibujo conjunto de tiempos, escalas, ideas y proyectos diversos, 2- análisis y valoración gráfica en esquemas, posibilidades y preguntas, 3- secciones de proyecto), trabajando en planta sobre la estructura general (escala de trabajo 1/5.000-20.000) y en sección sobre las rugosidades de la ciudad (escala de trabajo 1/500-1/1500) son:

1 Las dos grandes operaciones residenciales del Hondón y del Monte San Julián, sobre y bajo el barrio de Los Mateos y el de Santa Lucía, junto a la localización de equipamientos de carácter general en su periferia, pueden influir, de manera drástica, en la aceleración del necesario proceso de regeneración urbana. Existe el peligro de que un incremento excesivo del valor del suelo y la presión de nuevos usos o grupos económicos, expulse a la población obrera/popular que tradicionalmente ha ocupado la zona, produciendo más una sustitución social y física que una valorización y mejora del patrimonio social y edificado de los mismos.

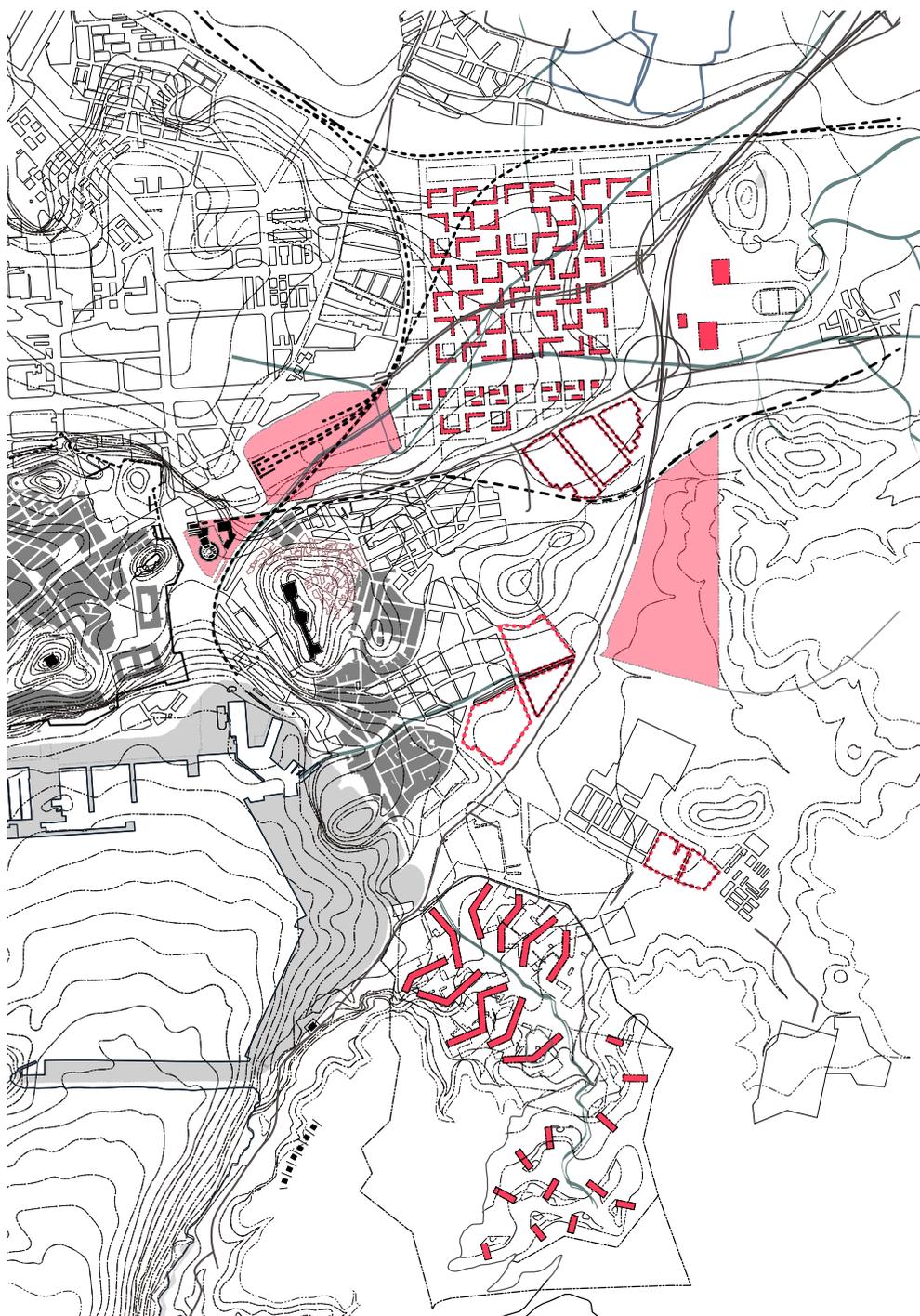
2 La recuperación del contacto con la lámina de agua de la fachada de Santa Lucía como parte de la reconversión portuaria. Además de la demandada apertura del puerto pesquero al barrio, ¿qué otras oportunidades albergan las plataformas portuarias a nivel formal, productivo y ambiental?

3 El cambio de carácter del puerto en el sector de levante, de comercial a urbano, permitiría el desmantelamiento de la vía ferroviaria de servicio a los muelles, que, en trinchera, pasa por debajo de la vía elevada de Los Nietos²⁵ y de la carretera de Oran/N-332, pudiendo modificarse sus rasantes y adecuando las cotas entre las tres estaciones, el paseo de las Delicias y el descenso a los muelles por la cuesta del Batel; favoreciendo así la deseada intermodalidad transporte público-privado-peatón y eliminando las fronteras físicas que separan al barrio de Santa Lucía-Los Mateos del resto de la ciudad.

25 Antigua línea Cartagena -Herrerías, continuada después hasta los Nietos.

Fig. 4.2.18. Grandes operaciones residenciales entorno a Santa Lucía

Fuente. Elaboración propia



Los apartados 1 y 2 se desarrollan en el punto 4.5 de la tesis, a continuación presentamos para su discusión algunas ideas de intervención sobre el punto 3:

El título del apartado señala la condición de vestíbulo, de recepción de viajeros y usuarios diarios, de este espacio de la ciudad. Fenómenos como la confluencia de líneas de autobuses y trenes de largo recorrido, con las comarcales, y junto a las líneas de transporte público urbano, tan evidentes en la teoría, no encuentran reflejo en la realidad. Al inicio de este apartado, se describía la falta de intensidad urbana de la zona y la ausencia de relación, más allá de la proximidad, entre los tipos de transportes.

El área, de manera cuantitativa, acoge diversos usos atractores de actividad; así, a ambos lados de la estación de ferrocarril encontramos dos superficies comerciales, y en el entorno de las Puertas de San José, hoteles, centros de interpretación, puntos de información, etc., vinculados a la actividad turística, que dan paso a instalaciones universitarias y culturales. No puede achacarse a un problema de homogeneidad de actividades la falta de vitalidad, de pulso, del ámbito. La baja densidad residencial, las fronteras de las infraestructuras, los grandes recintos vallados y la ocupación del espacio libre por el automóvil son temas sobre los que se podría trabajar, sin operaciones excesivamente costosas.

Sugerencias o vías de intervención:

Parece importante trabajar por la recuperación para uso público de la ciudad, del espacio ocupado por las infraestructuras ferroviarias en desmantelamiento o modernización. El proyecto de soterramiento del AVE en esta línea proponía un gran espacio público sobre la playa de vías y permitía la continuación del eje de Alfonso XIII; este gran espacio, tangente al barrio de Los Mateos, no es accesible desde el mismo, como podemos ver en la sección inferior de la (Fig. 4.2.13) por los desniveles y la barrera que suponen la carretera de Oran y la vía estrecha.

Una sencilla operación, sería retrasar la estación de vía estrecha unos 200m acortando su trazado, con lo que lograríamos dos cosas: situar la terminal entre la de autobuses y la de ferrocarril y bajar su cota unos dos metros y medio, favoreciendo la relación entre las tres. La tipología del edificio de la estación de autobuses, con la planta baja libre dedicada a estacionamiento y circulación de los vehículos y la primera a viajeros, brinda la oportunidad de girar su fachada y acceso peatonal 180 grados. Con ambas operaciones, de manera conjunta, se lograría que las tres estaciones definieran un espacio común donde sus fachadas se mirasen entre sí. La carretera de Oran y la vía del FEVE desde su cruce con el eje N-S más occidental de la retícula del nuevo barrio del Hondón, podrían recuperar la directriz y pendiente natural del terreno, contorneando el monte de los Moros y buscando el acuerdo con las cotas de la Plaza K y el cruce del Paseo de las Delicias, incidiendo en la idea de incorporación del barrio de Los Mateos y Santa Lucía al de la Estación y la estructura general de la ciudad. A nivel formal, lograríamos la cuña de terreno señalada en la amarillo en la Fig. 4.2.19, como espacio de trabajo sobre el que configurar el vestíbulo y foco de relación de las distintas movilidades y una calle urbana continua sobre la que apoyar crecimientos residenciales que configuren una nueva fachada. Estos crecimientos podrían ocupar la alargada, curva, y estrecha franja de terreno (representada en línea discontinua en el dibujo) resolviendo, desde la arquitectura, el salto de una o dos plantas edificatorias existentes entre la calle trasera y las estaciones. Los beneficios esperados podrían responder a más de una de las problemáticas enunciadas en el capítulo acercando los barrios degradados del sector Este al centro de la ciudad, al asegurar su conexión viaria-peatonal y aumentar la densidad residencial y de uso de la actual fachada N, lo que podría favorecer políticas de vivienda social en áreas centrales de la ciudad al conseguir, mediante acuerdos demaniales entre administraciones terreno urbanizable y público.

En resumen, de esta tesis se deduce el propósito de trabajar sobre la cuña resultante de estas operaciones, desde el proyecto urbano, para lograr:

- la intermodalidad entre las tres estaciones, no dentro de un edificio, sino en el espacio libre de relación entre ellas.
- que este espacio funcionase como rótula estructural, articulación entre el ensanche norte, los arrabales de levante, el casco histórico y los nuevos crecimientos previstos por el planeamiento.
- construir una «esquina urbana», opuesta a los mudos e inmóviles baluartes de la muralla, al otro lado de la Cuesta del Batel, en el Puente de Mompean, solucionando el acceso público al Castillo de los Moros, como se propuso en el programa de rehabilitación y embellecimiento de la ciudad de Carlos III, al localizar en ese lugar el Jardín Botánico o, más tarde, por el parque dibujado por el proyecto de Casas Baratas (ver apartado 4.4.b)
- Si prolongamos la diagonal de la carretera a la Torre Ciega (comarcal a San Javier por Torrepacheco) hasta dicha esquina, recuperamos un trazado de conexión entre el interior agrícola del Campo de Cartagena y el Puerto, dando continuidad a una larga radial. Esta actuación, estudiada desde la movilidad del automóvil privado y a la par que las actuaciones ejecutadas o proyectadas por el PGOU vigente permitiría la racionalización del espacio ocupado por el coche, -carriles, rotondas e isletas-, y la relación estación-puerto por el Batel.

4.2.d. Una toma de posición sobre un tema de hoy: la localización de la estación ferroviaria.

1• La posición periférica de la estación del AVE al Norte de la ciudad, propuesta por la sociedad Cartagena Alta Velocidad S. A²⁶, supone la construcción de una nueva terminal, imposibilitando la idea de agrupación intermodal de los distintos sistemas ferroviarios y de autobuses. Con la nueva propuesta Cartagena contará con cuatro estaciones de transporte público, dos ferroviarias de ADIF (la nueva adaptada al AVE y la terminal modernista abandonada), la de vía estrecha y la de autobuses, cuatro instalaciones distintas y distantes con los consiguientes problemas de intercambio entre medios y coste de mantenimiento, y un barrio de la Estación sin tren.

2• La nueva localización propuesta en una parcela ya de titularidad pública, al norte del centro comercial de Mandarache y al oeste de la romana villa Flora del paraje del Cucarell²⁷, sobre suelo ordenado como S.G. Equipamiento por el Plan Parcial del Sector CC1-Torreciega²⁸ supondrá un empuje a la construcción de las 6.500 viviendas programadas en el mismo y aportará nuevos consumidores a la degradada área comercial. Sin embargo, deja sin el impulso ni la financiación necesarios el soterramiento de las vías ferroviarias del sector del Hondón, impidiendo la apropiación por la ciudad de los antiguos suelos industriales y su exigida limpieza de residuos tóxicos. La conquista del sector NE por lo urbano, deseada por la ciudad desde el XIX, favorecería el equilibrio de la estructura urbana y la necesaria integración de los arrabales populares de Los Mateos y Santa Lucía, a la par que ayudaría a mejorar el acceso desde la comarca del Mar Menor.

26 Esta sociedad fue creada en 2006 y con participación del Ministerio de Fomento, el Gobierno de la Región de Murcia, el Ayuntamiento de Cartagena y el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias. Cuyo fin es gestionar las obras de la nueva infraestructura y el desarrollo urbanístico correspondiente a los terrenos liberados en ese entorno de la actual estación. <http://www.cartagenaaltavelocidad.es/>

27 Ficha del catálogo arqueológico, paleontológico y de sitios históricos Yacimiento Arqueológico ARQ-0068 del PGOM 2012

28 Para consultar el Plan Parcial del Sector CC1-Torreciega <http://www.gemuc.es/urbanismo/ASPX/PLN/PLAN.aspx?IDClave=2003-0002>

Fig. 4.2.19. Esquema del vestíbulo de las tres estaciones

Fuente: Elaboración propia



3• Al situar la terminal entre la vía verde²⁹ y las vías ferroviarias que conducen a la estación de Avenida América, en relación con la estructura del sistema de espacios libres del P.P. CC1, se despoja de carácter a la estación actual para convertirla en otro ¿centro comercial - cultural?, rompiendo la relación estación-puerto.

4• En las últimas décadas, la ciudad y la provincia, han invertido importantes cantidades de energía y dinero público (siete millones de euros en 2012), en dar a conocer y mejorar la imagen de la región en el mercado tu-

²⁹ Vía verde urbanizada sobre vías abandonadas del ferrocarril.

rístico nacional e internacional, con llamativas campañas publicitarias³⁰, presencia en ferias y eventos del sector. A la vez se ha facilitado e incentivado desde el gobierno regional y nacional, las operaciones urbanísticas necesarias tanto para mejorar las infraestructuras (Aeropuerto de Corvera y AP-7), como los procesos de renovación urbana en los cascos históricos y el aumento generalizado de todo tipo de instalaciones turísticas.³¹

El interés por promocionar la cultura de la región, de manera complementaria al modelo turístico de sol y playa, contrasta con la idea de trasladar la estación desde el actual edificio modernista situado a las puertas del entorno patrimonial del casco histórico y del arrabal pesquero de Santa Lucía, hacia la periferia anónima de rondas y centros comerciales.

Su posición frontal a las Puestas de San José muestra al recién llegado una imagen, la postal única y reconocible de ciudad antigua entre montañas con cimas coronadas por castillos y ruinas arqueológicas, poderosa militarmente como atestiguan sus murallas y los sobrios edificios castrenses. A lo largo de 300 m desde la marquesina de cristal proyectada por Beltrí, esta imagen se va construyendo y al alcanzar la Plaza de Bastarache, el viajero habrá de elegir entre adentrarse en las callejuelas peatonales de la ciudad amurallada o dejarse llevar por la pendiente natural de la geografía hacia el mar, donde le espera el espectáculo de la bahía y la mayor parte de equipamientos culturales y servicios de la ciudad. Esta descripción pretende visibilizar las rentas de posición de las que disfruta la terminal actual, algo empañadas por la frontera que supone la línea de vía estrecha y los antiguos ramales portuarios en su deteriorado borde sur. Habría que preguntar a los expertos en marketing urbano pero difícilmente “la primera impresión”, “la carta de presentación de la ciudad”, esa imagen romántica si se quiere, de ciudad fortificada entre cerros que hoy

30 En 2009 se apostó por la sonada y polémica campaña “Murcia no- typical” de Vladimir Karabatic, sustituida en 2013 por “Destino Murcia” a nivel nacional y en el extranjero por ‘Región de Murcia: destination Spain’.

31 Estos procesos pueden verse desarrollados en el apartado 4.5. de este trabajo

Fig. 4.2.20. La puerta de San José y la estación de ferrocarril M.Z.A. durante las inundaciones de Santa Catalina, 1919

Fuente: Egea Bruno, P. M. 1999



En el centro de la imagen superior la entrada a la calle San Diego, entre los cerros de San José y La Cruz. En la inferior la zona del Almarjal, 1919. Al fondo el chalet de Magro y la estación de ferrocarril. Ambas bajo el efecto de las inundaciones de la borrasca de Santa Catalina. El estado liminal del terreno, nos permite ver con claridad la orografía del terreno y los rellenos de la urbanización.



encuentra el viajero encontrará sustituto en el nuevo enclave. Beneficios o reflexiones que parecen no encontrar hueco en la discusión sobre la ubicación, razonada tan sólo en términos de prontitud y en costes directos de la actuación (obsesiva utilización desde la política de los plazos, la cuestión es que llegue lo antes posible, el cómo no parece importar).

Los réditos económicos que una actuación urbana de esta envergadura puede producir a la ciudad de manera global, en el medio y largo plazo, son siempre difíciles de cuantificar a priori, pero parece lógico pensar que la comodidad y un paisaje urbano de calidad favorecerían la atracción de visitantes y su regreso.

Reflexionar por tanto, sobre la posición y el encaje de la estación “es una cuestión de forma urbana que implica relación entre barrios, autonomía funcional de la pieza nueva, responsabilidad urbana de cada edificio, concepto de distancia mental, carácter ciudadano o local de los espacios libres, y también propuesta de proceso urbano en el que la distancia entre lo nuevo y lo viejo implica una distinta comprensión histórica de la construcción de la ciudad.

Solà-Morales, 1996: 6

B.2

4. Cartagena y su Campo

4.1 Cartagena una ciudad-puerto

4.2. La extensión de la cruceta
fundacional y del centro

4.3. Una lectura de la estructura
espacial de Cartagena

4.4. Las calles mayores del siglo XX.
Suturas transversales en la periferia

4.5 Transformaciones recientes: entre
la recuperación histórica y el consumo turístico

4.3. Una lectura de la estructura espacial de Cartagena:

Las zonas de menor resistencia han sido rotas y Cartagena se ha extendido siguiendo dos líneas que casi se cortan en ángulo recto; una, a lo largo de la costa oriental de la bahía, por Santa Lucía, que ha convertido la ciudad-península en una ciudad-litoral; otra, al calor de la carretera a Murcia y Madrid, donde se ha desarrollado una alargada villa itineraria, Ciudad Jardín-San Antón-Los Cuatro Santos-Los Barreros-Los Dolores. Frente a la barriada de los Cuatro Santos, al Este, casi sin solución de continuidad, el ferrocarril ha creado otra agrupación urbana, el Barrio Peral. Esta estructura, que recuerda algo una tela de araña, es consecuencia lógica del “almarjal”, que siempre ha sido cuidadosamente evitado y rodeado.

Como mínimo la ciudad es esto; pero su campo de atracción tiene un radio de diez kilómetros, con una numerosa serie de caseríos y pueblecitos, Canteras, El Plan, Santa Ana, Los Roches, Alumbres, Escombreras. En el interior de esta zona domina Cartagena; aquí viven muchos de los obreros del Arsenal y las Obras del Puerto, se encuentra la aureola de hortalizas y verduras dependiente del mercado urbano, y en Canteras, Los Dolores y Escombreras terminan los trayectos de los autobuses suburbanos,

Bosque Maurel, 1949 :589

La forma urbana actual de Cartagena (Fig. 4.3.1) extendida hacia el Norte sobre la llanura, constreñida por la rambla de Benipila y la traza ferroviaria, se despliega como un agregado de tramas urbanas diferentes. El camino hacia Murcia, la conexión con su traspáis y el interior castellano, actúa como hilván entre antiguas diputaciones, barriadas de viviendas y

operaciones urbanísticas de distinta índole, pequeños crecimientos suburbanos y tejidos en transformación de la ciudad central. Su traza nace en el puerto con el pintoresco eje formado por la calle Mayor y la del Carmen, transformada desde el perímetro murado de la ciudad barroca en un amplio y rectilíneo paseo, la Alameda de San Antón, -dibujado por los ingenieros militares del XVIII y directriz del proyecto del Ensanche Norte-. Recorrido casi un kilómetro, vuélvese estrecha y sinuosa al ensartar piezas urbanas de heterogéneo carácter: núcleos agrícolas del XVI, barriadas obreras o burguesas del XIX, diversas operaciones residenciales del XX, ... Al Este y al Oeste, separados del núcleo amurallado por las ramblas del Hondón y Benipila, encontramos los arrabales históricos de Santa Lucía y La Concepción.

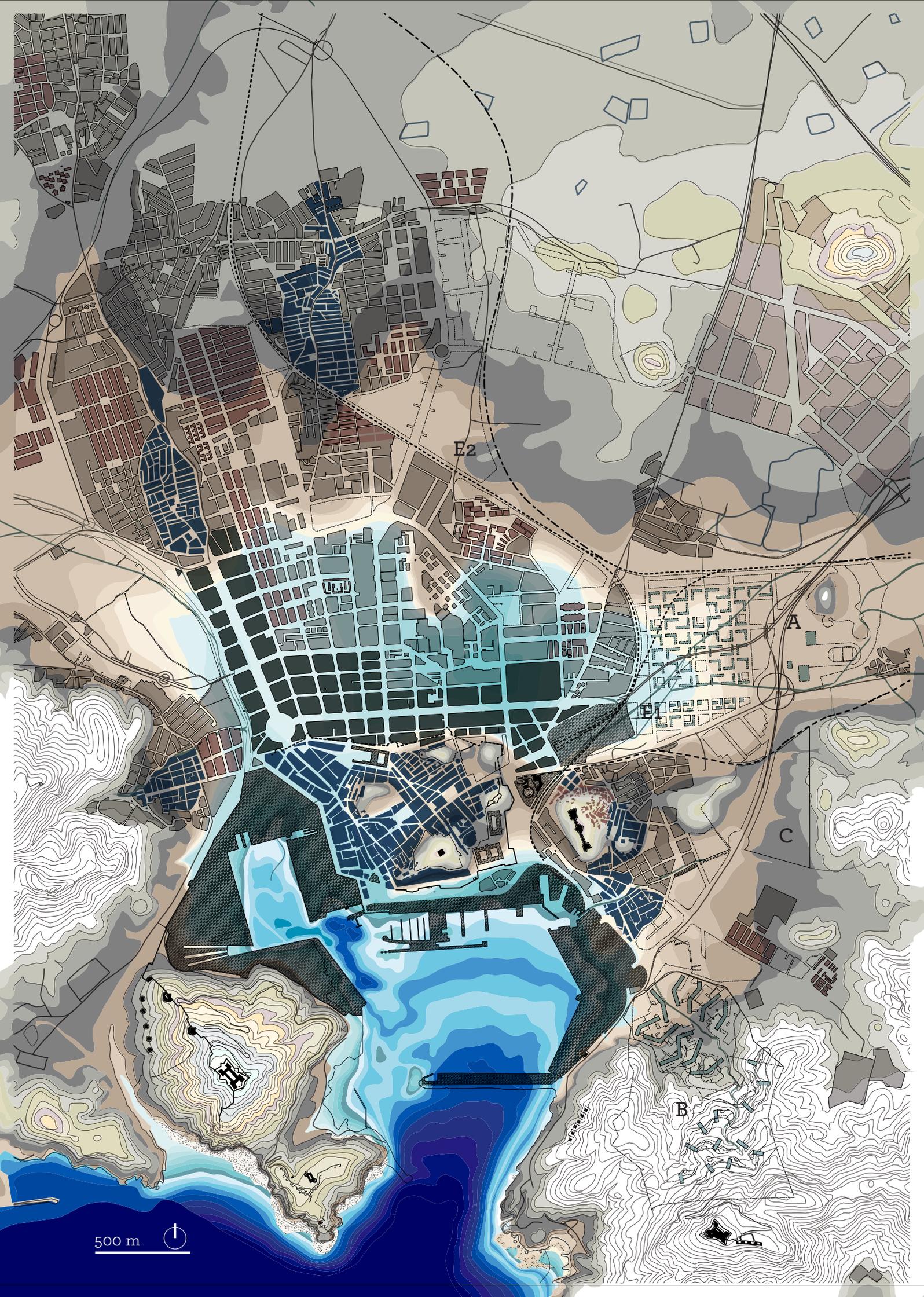
Cartagena no puede explicar su estructura urbana según un modelo de crecimiento continuo desde su centro fundacional como Madrid, ni tampoco desde el éxito de planes ejemplares de la urbanística moderna como Barcelona con su Ensanche; sin embargo, no es un caso excepcional. Como otras ciudades portuarias mediterráneas de poderosa geografía, estratégica posición, larga superposición de civilizaciones y fuerte dependencia de las decisiones políticas del Estado central y de sus ciclos económicos, su plano revela diversidad de huellas: de las culturas y las civilizaciones que

Fig. 4.3.1 Estructura general de la ciudad de Cartagena

Fuente: Elaboración propia

- E1:** estación existente, de FF.CC proyecto de adecuación al tren de alta velocidad - AVE
- E2:** posible localización para una nueva estación para el tren de alta velocidad - AVE
- A:** Plan Parcial del Hondón (aprobado) - antes *Fábrica de Potasas y Derivados*.
- B:** Plan Parcial del Monte de San Julian - antes *Fundición Peñarroya*
- C:** Hospital General





E2

A

C

B

F

500 m



la habitaron, de los momentos de ilusión colectiva y también de los temores, de los adelantos técnicos y la evolución en la manera de ver y actuar sobre la ciudad desde la disciplina urbanística. Para poder explicarla es necesario recurrir a la conjunción de tres factores; el geográfico, el político y el económico.

Este apartado estudia la forma general de la ciudad a partir de las relaciones existentes entre los fragmentos urbanos que la configuran y en relación a la geografía física.

Más allá del carácter estratégico del enclave cartaginés, como nodo en las rutas o marca territorial del Estado, tratado en los apartados previos, donde la geografía aparece en su dimensión territorial y mediterránea, existe una geografía próxima que ha ido definiendo la orientación de los trazados, la fragmentación morfológica y parcelaría, las rasantes de sus calles, la altura de la edificación, el sistema de espacios libres, los materiales constructivos, los miradores de las fachadas...

La geografía ha favorecido o facilitado la urbanización en determinados momentos claves de la construcción de la ciudad y en otros ha supuesto un freno o un obstáculo para la misma.

La bahía natural permitió el desarrollo del puerto, tanto militar como comercial, antes de realizar operaciones de infraestructura. El accidentado tómbolo del emplazamiento original, similar al de la fundación de San Sebastián, Gijón, Cádiz, Peñíscola, Ibiza o Tarragona, fue elegido, no por sus cualidades para la urbanización sino por su facilidad defensiva. Los cinco cerros eran su muralla natural, dejando tan sólo un punto por donde poder acceder o atacar a la ciudad desde el Este, por el istmo que la unía a tierra (Fig. 1.3.4 y 4.3.3), el Estero al Norte, el Mar de Mandarache al Oeste y el Mediterráneo al Sur hacían las veces de foso. La urbanización y la edificación no transformaron los rasgos geográficos sino que se apoyaron en ellos; la naturaleza artificial, lo construido, redibujó y perfiló las líneas naturales. Las sinuosas vaguadas y las escorrentías se rectificaron

en calles, las costas arenosas en fondeaderos donde los muelles de madera aumentaban los metros lineales de costa, las laderas interiores de los cerros de la Concepción y el Molinete se geometrizaron con las gradas del teatro y las escalinatas de acceso al templo itálico, mientras que las exteriores se transformaron en bastiones sobre los que extender los sucesivos paños de murallas hasta abaluartarse en el dieciocho, las cimas redondeadas se volvieron cúbicas fortalezas y depósitos de agua, o se llenaron de molinos que aprovechaban los vientos; la geografía y la construcción se complementaban mutuamente encontrando los proyectistas en las características geográficas los mejores aliados para levantar infraestructuras y edificaciones, o en el saber popular a la hora de localizar sus viviendas al sol o sus huertas donde más fácil era proveerse de agua.

La energía externa procedente de la acción humana sobre el terreno, aumentó la amplitud o intensidad de lo físico y viceversa, pudiéndose afirmar que el paisaje urbano era, y es, una reverberación de las formas naturales.

Sin embargo, en la historia urbana de la ciudad han existido otros momentos de ilusión o necesidad colectiva, afluencia de capitales, construcción simbólica del estado o de confianza en la ingeniería y la arquitectura, en los que la voluntad de la razón se ha impuesto al determinismo geográfico.

El Arsenal, creación de la Ilustración, puede señalarse como el inicio de estas transformaciones, donde las relaciones entre la geografía y lo construido intercambian los papeles de dependencia. Las funciones portuarias, militares, industriales, o de salubridad y movilidad de sus residentes y visitantes han ido moldeando la base territorial, **el soporte (el suelo, dragados y rellenos en el mar, en tierra firme, desmontes en las cimas ycolmatación y terraplenado de las hondonadas), las conexiones físicas (las distancias** y el tiempo mediante puentes, perforaciones, conexiones a distinto nivel, ascensores, escaleras metálicas o túneles, que han multiplicado la eficiencia del terreno al activarlo en distintos niveles superpuestos, sumando a las relaciones en el plano horizontal, las verticales y diago-

nales), y **los modos de vida de la población** (las fronteras psicológicas) -de carácter legislativo, político, cultural-, tan potentes en su coincidencia como en su independencia de las físicas, han poblado el paisaje de Cartagena de fachadas y traseras, de relaciones fractales centro-periferia, por ejemplo las partes altas del Molinete son periferia de las fachadas nobles que construyen la inflexión entre el plano inclinado y el llano de las calles Puertas de Murcia-Santa Florentina-Parque-Serreta-Honda, a su vez todo este conjunto es parte del recinto de la Plaza Fuerte donde los otros cuatro cerros establecen sus propias reglas de centralidad entre sus cimas y sus contornos y entre sí; el recinto amurallado, a su vez, es centro respecto a los arrabales históricos, a la periferia contemporánea, a las diputaciones agrarias o a los núcleos turísticos distribuidos por la comarca, pero también es periférico en relación a su dependencia de las reglas impuestas por las necesidades funcionales de la Base Naval -militares- o del puerto -industriales, comerciales y turísticas-. **La ciudad muestra una organización celular, como conjunto de centralidades y periferias que se aglutinan en centros mayores con sus respectivas periferias, estableciendo relaciones de proximidad al margen de las distancias.**

Se ha desgranado cómo a nivel político y económico la construcción del Arsenal marcó el desarrollo de la ciudad, pero no son menores sus implicaciones físicas. Las primeras propuestas, de Rez, Montañú o Feringán, construían un arsenal (es cierto que de menores dimensiones) y aunque desviaban la rambla de Benipila para evitar la reducción de calado del puerto por los sedimentos, mantenían la fachada de la ciudad orientada a occidente como en época romana. Al no producirse el giro de la fachada marítima, es probable que el muelle de Alfonso XII o la contra-geográfica calle Gisbert no se hubiesen configurado tal y como son, pero sobre todo es razonable pensar que la extensión de la ciudad, en vez de hacia el Norte habría seguido la dirección Este, sobre el soleado y seco llano de Santa Lucía y siguiendo la traza de la Vía Augusta.

Este cambio en las relaciones entre lo construido y lo natural, tornó las ventajas originales del asentamiento en dificultades o frenos a la hora de

adecuar la ciudad en época moderna; revelando dos rasgos característicos en el desarrollo urbano de Cartagena: la carencia de suelo sobre el que crecer y la transcendencia del saneamiento, no sólo como servicio urbano, sino como impulsor o creador de las condiciones para la urbanización.

La desecación del Almarjal, a pesar de las diversas propuestas de los ingenieros ilustrados mostradas en el epígrafe b y del impulso que supuso la clara apuesta por la extensión hacia el Norte del segundo proyecto de ensanche (epígrafe c), no se hará efectiva hasta la segunda mitad del siglo XX. Una vez salvada esta frontera geográfica, colmatando mediante relleños la hondonada a lo largo de prácticamente un siglo, y conjuntamente al desarrollo de la práctica urbanística, (separación más o menos coordinada de la acción arquitectónica y de la ingeniera, cambio de preocupación de la salubridad a la movilidad, etc.), no volverá a registrarse carencia de suelo. Los sucesivos planes del 61, del 74, del 87 o del 2009 calificaron una ingente cantidad de suelo como urbano o urbanizable en base a unas prospecciones muy por encima de la demanda real. **El siglo XX, y lo recorrido del XXI, supondrán no sólo la separación entre la urbanización y los servicios urbanos, sino también el cambio de sentido de la misma: la urbanización pasará, de ser la respuesta a unas necesidades de la población, a ser el atractor de la misma.**

Al intentar explicar o sintetizar el esquema urbano seguido por Cartagena en su crecimiento, surgen dudas sobre la capacidad de explicar la ciudad a partir de un esquema unitario: Cartagena, responde por partes a esquemas radioconcéntrico, mallado o ramificado. La centralidad de la ciudad-puerto del esquema radioconcéntrico es resaltada por las radiales y desfigurado en las relaciones transversales; los ejes y los inacabados trazados del ensanche sirven de tránsito entre este centro y los diversos centros de los barrios vinculados a la actividad pesquera, industrial, agrícola o minera, mallando en parte la estructura arbórea de caminos y fragmentos urbanos autónomos. Para clarificar y ordenar el discurso, agruparemos una serie de actuaciones seleccionadas por su capacidad explicativa en tres conjuntos diferenciados según el proceso de crecimiento de la ciudad que proponen:

- 1 • Un modelo basado en los tejidos, donde las mallas reticulares u orgánicas cobran protagonismo. (apartado 4.3.b y 4.3. c)
- 2 • Un modelo de agregación de elementos, basado en las relaciones entre piezas. (apartado 4.3.a)
- 3 • Un modelo sustentado en trazados lineales que sirven de vectores para el crecimiento. (apartado 4.4.a y 4.4.b)

El rastro de las diversas acciones de planeamiento acumuladas espacial y temporalmente, junto a las otras decisiones informales, configura la rica mezcla de ambientes reinantes y señala caminos y espacios donde es preciso actuar para transformar, romper, preservar o concluir, elaborando ideas que regeneren la estructura general de la ciudad desde la valoración positiva de cada una de sus partes.

No pretende este apartado juzgar lo acertado o no de los distintos planes o propuestas, por ello no se realiza un análisis minucioso de cada uno de ellos, sino que se fija la atención en algunas de sus ideas, no tanto porque fuesen las que los impulsaron en su tiempo sino por su capacidad para soportar debates orientados hacia el futuro. El orden de las propuestas no es necesariamente correlativo en el tiempo, al estar estructurados según las implicaciones geográficas o los procesos proyectuales de los que las propuestas forman parte, pudiendo encajar un mismo plan o proyecto en más de un apartado según el aspecto analizado.

Retículas	Recintos	Ejes
Saneamiento y Urbanización del Almarjal. Mateo Vodovich	Saneamiento y Urbanización del Almarjal. Ordovás	Ciudad informal, formado por un agregado de actuaciones vinculado a la carretera de Murcia
Segundo proyecto de Ensanche	Arsenal	Ciudad lineal de García Faria, ciudad industrial organizada según el eje ferroviario, y la extensión territorial del eje de Alfonso XIII
Plan del 56	Urbanización y desmonte de la Concepción	Esquema B del 74, doble lóbulo carretera de Murcia, carretera de Torrepacheco-San Javier
Malla verde del 74	Primer proyecto de Ensanche	Construcción de las rondas transversales por el mecanismo de planes parciales desarrollados a partir de la base dibujada por el plan del 86
Viario del 2009	Barrio del Molinete	
	Plan 61 (barrios)	P. P. del Hondón (aprobado)
	P. P del Hondón (girado)	

4.3.a • Los 5 montes + el Castillo de los Moros y las hondonadas

Los cinco montes confieren al crecimiento de la ciudad histórica unas determinadas pautas al actuar como centros en la organización de las formas urbanas. El escaso suelo llano disponible entre los montes fundacionales se organiza con poco más que una o dos hileras de manzanas regulares dando fachada a los ejes y lugares centrales de la vida diaria desde el siglo XVIII, (calle del Carmen, Mayor, Serreta, Caridad, Cuatros Santos, Duque) y la sucesión de plazas situadas en antiguas puertas de las murallas o procedentes de las transformaciones desencadenadas por la desamortización, (la Merced, San Francisco, San Sebastián y Puertas de Murcia, Cavite, etc.). Calles y plazas aparecen construidas por edificaciones de cierta homogeneidad de grano, altura y composición en los huecos de la fachadas que, junto a los edificios modernistas, el comercio, los cafés y bares de las plantas bajas, las fuentes ajardinadas y los bancos cerámicos bajo los enormes ficus en las plazas, las esculturas y las filigranas de forja de las farolas, recrean así la imagen de ciudad comercial, cosmopolita y de prospera burguesía en el umbral del siglo XX, desde la contemporaneidad del *revival* y enmascaran en la mayoría de casos la miseria pero también la opulencia tras las fachadas. Las manzanas restantes siguen dos patrones de crecimiento: en el monte de la Concepción y en el Molinete se enrocan alrededor de las cumbres estratificando en terrazas la edificación en función de la pendiente según calles concéntricas, lo que se traduce en sucesivos escalones edificados en desvaneciente ascensión; y un segundo patrón, seguido en la ocupación del Monte Sacro, San José y Despeñaperros, donde las manzanas residenciales que dan frente a la calle Serreta y Caridad en los dos primeros y Duque-San Diego en el segundo se alargan hasta las cumbres ocupadas por estamentos religiosos, militares o equipamientos, edificándose según estrechas parcelas que van absorbiendo los cambios de rasante. Las relaciones creadas son similares y en ambos casos la residencia estratifica su valor y las clases sociales que la ocupan, de mayor a menor desde el perímetro a la cumbre, construyendo un cinturón

residencial alrededor de cada montículo. La ampliación de las Murallas de Carlos III engloba dentro el recinto de la plaza fuerte, los sub-recintos de la Concepción, el Molinete, San José, Despeñaperros y el Arsenal.

La estructura urbana se organiza según diversos centros desde donde se difunden los tejidos y las actividades, definiendo recintos autónomos. Esta manera de entender la ciudad como un agregado de fragmentos, desconectados por límites naturales y fronteras construidas, o conectados mediante puentes, puertas, túneles, rampas, escaleras y espacios libres, permite agrupar los siguientes proyectos de heterogéneo carácter y escala:

El Arsenal (Fig. 4.1.1) es el ejemplo más radical de la construcción mediante recintos; al situarse entre el centro y el barrio de la Concepción, establece tan solo dos puntos de conexión a través de su muro, una puerta hacia el centro de la ciudad y un puente para el acceso de trabajadores de los astilleros desde la barriada. Las propuestas de urbanización del Almarjal de Ordovás (Fig. 4.3.12) o el crecimiento sobre el recinto de Potasas (Fig. 4.2.18), explicado en el punto 4.2.c, comparten la idea de duplicar el recinto central mediante operaciones que siguen su propia morfología. Las retículas E, N y O, propuestas por el primer proyecto de ensanche (Fig.4.3.19), reconocen las diferencias orográficas y las preexistencias, girando sus tramas, dibujando un ensanche de ensanches con sus centros respectivos. El plan general de 1961 (Fig.4.4.13) abandona las propuestas viarias malladas del ensanche y de los trazados previos a la ley del suelo de 1956 (Fig.4.4.12), para operar según un sistema de grandes avenidas que separan barrios y desde las que se va ramificando el tejido residencial; el contorno de cada barrio aparece definido por un cinturón verde dotado de grupos escolares, y el interior, por la localización de equipamientos comerciales o cívicos. A una escala mayor, este plan supone la división de funciones de la ciudad por ámbitos, zonificándola en áreas residenciales, productivas y representativas desde entonces.

La idea de recintos también aparece en las operaciones de reconstrucción y reforma interior, donde, de manera alternativa se suceden operaciones

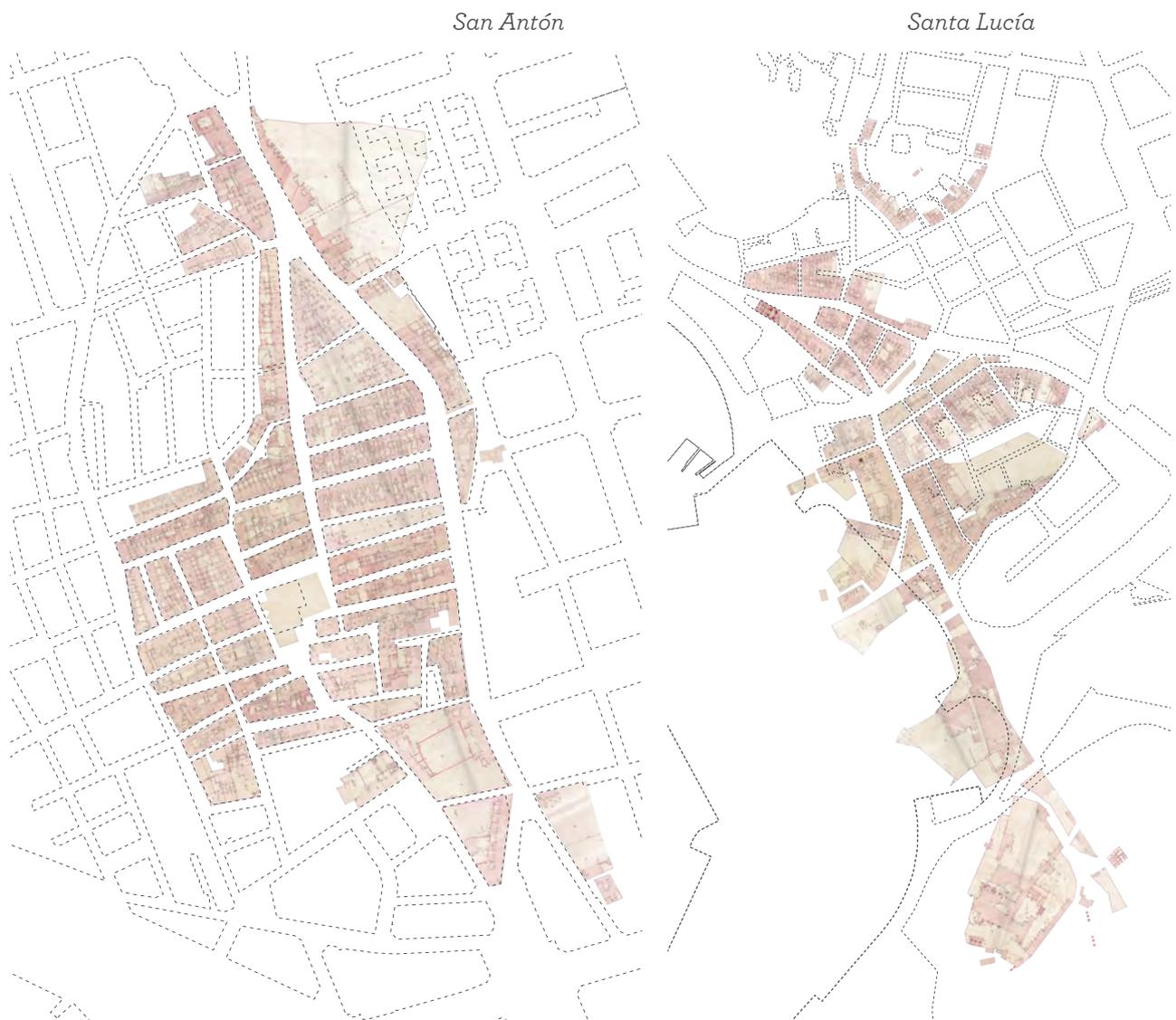
de derribo y edificación. Así, sobre el recinto del monte de la Concepción, encontramos proyectos de nuevos barrios como el de 1798 (Fig.4.1.17) o el del Ensanche vinculado a la apertura de Gisbert (Fig. 4.2.6), en el del Molinete, el barrio ideado por Lorenzo Ros en los años 50 (ver *Bloque 3-separata CT-Intervenciones de Reforma interior/ Proyectos para El Molinete: activar el vacío o llenarlo*) o el reciente barrio universitario construido en Despeñaperros como parte de las transformaciones propuestas por el PEOCH (Fig. 4.5.12). Por otro lado, operaciones de derribo encaminadas al esponjamiento y la dotación de lugares públicos o simbólicos como la transformación del Castillo de los Moros en Jardín Botánico y Carcel por Carlos III, retomada en la propuestas de casas baratas de Santa Lucía (coetánea a la adecuación de la fortaleza de la Concepción en el Parque Torres durante el gobierno de Primo de Rivera), o la sucesión de derribos que se han ido produciendo en el siglo XX y el XIX en el resto de cerros para construir el sistema de espacios verdes superpuesto a las cimas y repetidamente dibujado en los planes generales del 61, el 74 y el 86 (que, actualmente, formaliza el plan especial del casco histórico, según el recinto arqueológico del Molinete, el cultural de la Concepción, o el universitario en Monte Sacro, San José y Despeñaperros).

La geografía de los cerros dota a la estructura urbana de esa imagen de islas formando un archipiélago, a las que habrá que añadir las islas artificiales generadas por las reservas militares, las piezas industriales, las instituciones religiosas, administrativas, educativas, culturales, deportivas, sanitarias, comerciales, etc. que su condición de puerto, base militar y cierto grado de capitalidad provincial compartida con Murcia, han ido incorporando. La residencia opera en relación a estos recintos, de tres formas: 1- agregando recintos (los polígonos de vivienda pública o para los trabajadores de las empresas paraestatales del franquismo, las barriadas de realojo como Las Seiscientas o Lo Campano, los barrios militares en la carretera de Tentegorra, la supermanzana definida en el plan del 61 entre las calles del Batel y Angel Bruna, ...), 2- añadiendo tejidos como ligamento entre las piezas o realizando suturas a lo largo de un eje, es decir, te-

Fig.4.3.2. Parcelación y edificación del recinto histórico , de San Antón y Santa Lucía 1860-1900

(Ver en Separata Cartografías Tácticas: CT-La ciudad histórica y el trasdós -o el traspaso- de la muralla, Bloque 3)

Fuente : Elaboración propia a partir de hojas kilométricas del catastros, Instituto Geográfico Nacional sobre manzanero actual del catastro





Recinto histórico

jiendo y cosiendo (como las calles malladas del ensanche o las retículas proyectadas en continuidad de la ciudad-jardín o la barriada de Cuatro Santos,..), 3- amplificando los recintos al actuar como una membrana celular que protege el núcleo (las mencionadas operaciones en los cerros pero también operaciones de borde como las casas baratas de Santa Lucía o la construcción de la fachada de la Muralla del Mar).

La geografía impone otras pautas espaciales:

1- los trazados se sitúan sobre, entre, a través, tangentes o dirigidos hacia los accidentes geográficos. Así Alfonso XIII y el Paseo de las Delicias delimitan la tangencia de la península y/o del promontorio del Castillo de los Moros respectivamente, la carretera de la Unión se cuela entre los cabezos de la Viuda y de Marcelino junto al ferrocarril de vía estrecha, la del ferrocarril contornea el borde del Almarjal, la alameda de San Antón divide las aguas de éste de las de la rambla de Benipila en su camino hacia el promontorio del mismo nombre, etc.

2- el sistema de espacios libres se distribuye tanto en las zonas bajas sometidas a la tiranía de la ocupación de las aguas (como las variaciones de parque central y lago del Proyecto de Ensanche (Fig. 4.3.19 y 20), en la hondada del estero o el gran parque del oeste dibujado consecutivamente en la confluencia de las ramblas occidentales por el planeamiento general desde el 61, figura 4.4.13) como en las cimas o áreas escarpadas de las colinas, que por la problemática edificatoria y el carácter panóptico-simbólico del dominio desde las alturas, han sido consideradas como lugares de la representatividad ciudadana (destacan el ambicioso programa propuesto por el PEOPCH, la activación como espacio público del Cabezo de la Viuda por la extensión del Hondón, o la malla verde de carácter urbano y territorial de los esquemas A y B del plan del 74).

En ambos casos la geografía define la situación, dirección, altura y dimensión de los elementos, regalando como contrapartida un paisaje urbano

rico en su variación, excitante desde la sorpresa, bello en su pintoresca fotogenia y de gran legibilidad, tanto por la profusión de hitos que caracterizan el perfil urbano como por las relaciones de complicidad que crea la visión recíproca entre lugares.

La geografía interfiere los procesos urbanos también a un nivel inferior. Se ha enunciado, y se desarrolla tanto en el apartado b como c de este capítulo, la aptitud transformadora de la urbanización sobre el determinismo geográfico, pero existen una serie de maneras de operar, compartidas por la tradición popular y los proyectos cultos, donde la geografía actúa como aliada al dotar de espesor al plano del suelo, superponiendo capas de actividad e introduciendo la tercera dimensión en las relaciones físicas o visuales.

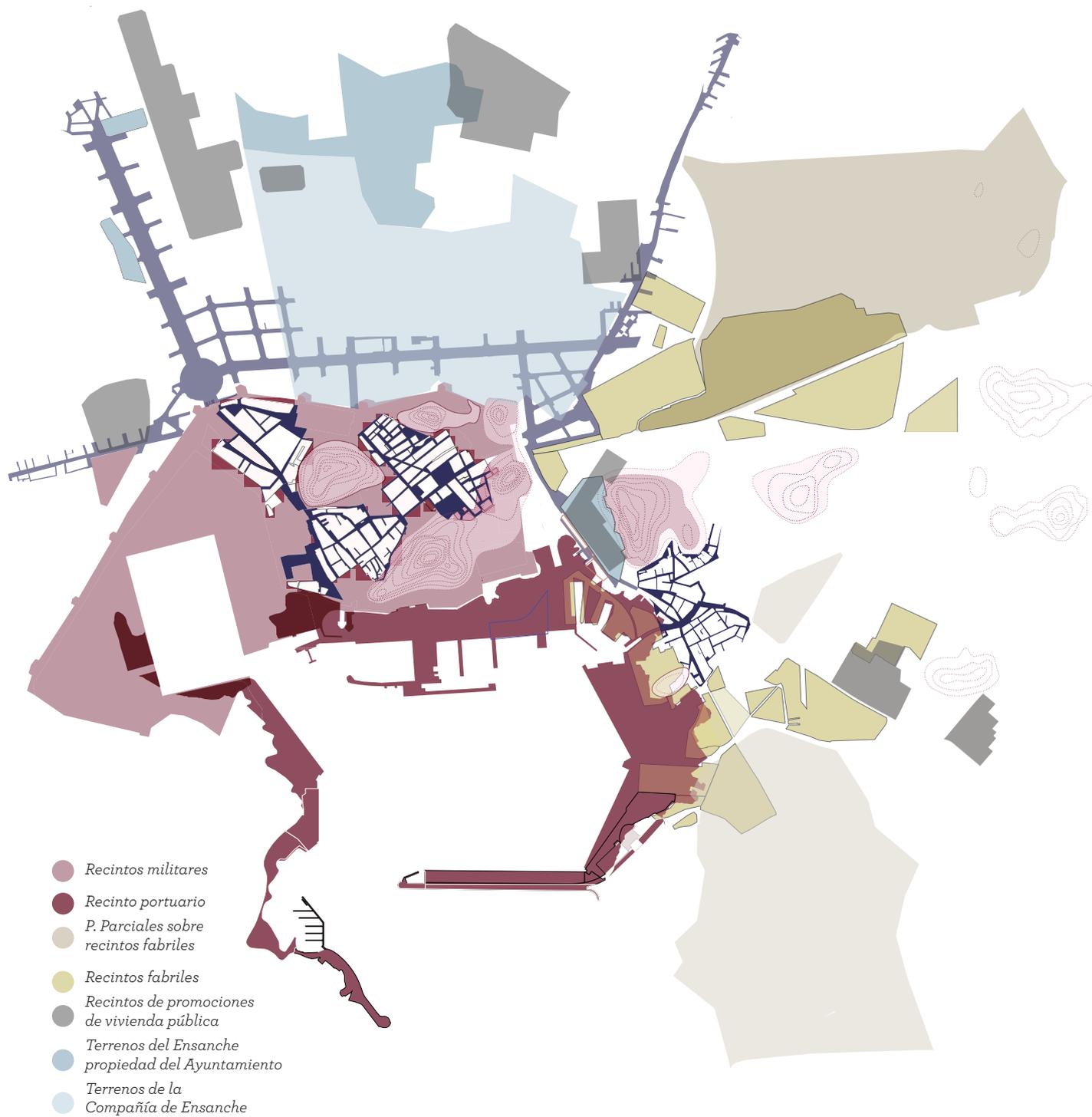
La densificación de los recintos históricos, en aquellos momentos de explosión demográfica y carencia de suelo, alcanza ratios hab/ha muy elevados al compactar la edificación y al amontonar usos e infraestructuras. La pendiente inclinada de las laderas es tallada por la edificación, permitiendo generar una sucesión de planos de fachada iluminados y con aire, o, cuando no es posible, definir un plano horizontal sobre el que urbanizar; las unidades mínimas de habitación se adecúan al movimiento del terreno y buscan la ventilación, la luz o el acceso desde una estructura menuda y capilar caracterizada por encabalgamientos de las piezas, retranqueos y promiscuidad en el uso de los espacios. Pasajes, túneles, edificaciones voladas o excavadas, adarves, puentes, etc. definen relaciones entre lo privado y lo público que transforman en rasgo general del paisaje cartagenero la excepcionalidad, el accidente, lo extraordinario.

La geografía dispara la creatividad de los proyectistas y las posibilidades del proyecto urbano en sección, tanto de las infraestructuras como de la edificación, al trabajar conjuntamente en la definición de relaciones transversales entre estratos temporales y cotas físicas.

Acciones de acupuntura conectiva como las escaleras mecánicas entre el

Fig. 4.3.3: Esquema del archipiélago de recintos

Fuente. Elaboración propia



parque arqueológico del Molinete y la calle San Fernando, el ascensor de calle Gisbert -entre el parque Torres en la cima de la Concepción y las cuevas del museo de los refugios republicanos-, o la segunda perforación de la muralla del Muralla del Mar por la escultórica escalera proyectada por Torres Nadal (1999), que permite leer el espesor de los rellenos sobre los que se edifica en el dieciocho la fachada señorial y aristocrática, al conectar la primera perforación del túnel de Gisbert con la cota superior de las murallas de Carlos III (1760-1907). Estos proyectos implementan, para los recorridos de la vida diaria, itinerarios patrimoniales y paisajísticos, al señalar nuevos lugares de confluencia de flujos y al acortar las distancias.

El puente de Monpean, el de la Concepción o el viaducto de entrada a Cartagena desde el Este, superponen los tránsitos de la población a las líneas de esorrentía, las infraestructuras ferroviarias o los tejidos industriales, distribuyendo los usos en planos diferenciados en altura que gestionan el conflicto entre ellos, permitiendo su confluencia.

Existe un grupo de proyectos, (realizados, en papel, o revelados como necesarios a lo largo de esta investigación), de escala intermedia y obligada consiliencia entre la arquitectura, la infraestructura y el paisaje, en las acepciones más amplias de cada término, donde la materialización de interferencias espacio-temporales y las conexiones tangibles e intangibles entre cotas físicas y estratos históricos, actúan como elemento central y motor del proyecto. El trabajo sobre la sección adquiere un brillo singular; los proyectos actúan como soporte relacional entre las formas y significados acumulados al dar forma a las conexiones, la arquitectura se vuelve híbrida, medio y no fin.

Al dibujar y medir la sección desde el Castillo de los Moros a los muelles de Santa Lucía, la cota definida por el Paseo de las Delicias, abre las posibilidades tipológicas de las manzanas, con acceso superior desde el mismo e inferior desde los muelles, así como las manzanas que lo bordean por el norte siguiendo la trinchera ferroviaria, presentan la posibilidad de acceso

desde la cota inferior de la estación o la carretera de Oran y la superior de la calle Mompean y permiten vislumbrar las posibilidades de accesos residenciales y de relaciones públicas-privadas en varios planos horizontales superpuestos y verticales según las profundidades parcelarias.

Existen dos buenos ejemplos para ilustrar la riqueza del trabajo en sección y la idea de construir un itinerario mediante la arquitectura entre niveles y tiempos: la propuesta de remodelación del Muelle de Alfonso XII por el estudio Garcés-Soria en 1988, y la obra de Rafael Moneo en 1999 para el museo y acceso del teatro romano, comentadas en los pies que acompañan las siguientes imágenes.

Fig.4.3.4. Propuesta de remodelación del Muelle de Alfonso XII, 1988
Autores: Arq. Jordi Garcés y Enric Soria

Fuente: <http://www.jordigarces.com/proyecto.php?id=12>

Proyecto Garcés Soria: juego de volúmenes, réplica a los baluartes de la muralla, extensión del plano superior de los jardines de la muralla hacia la línea de costa mediante la conexión de pasarelas sobre el eje viario y la habilitación de las cubiertas de los nuevos equipamientos del puerto como espacio público. Superposición de una nueva fachada de ocio, servicios y equipamientos a la fachada defensiva de la ciudad.

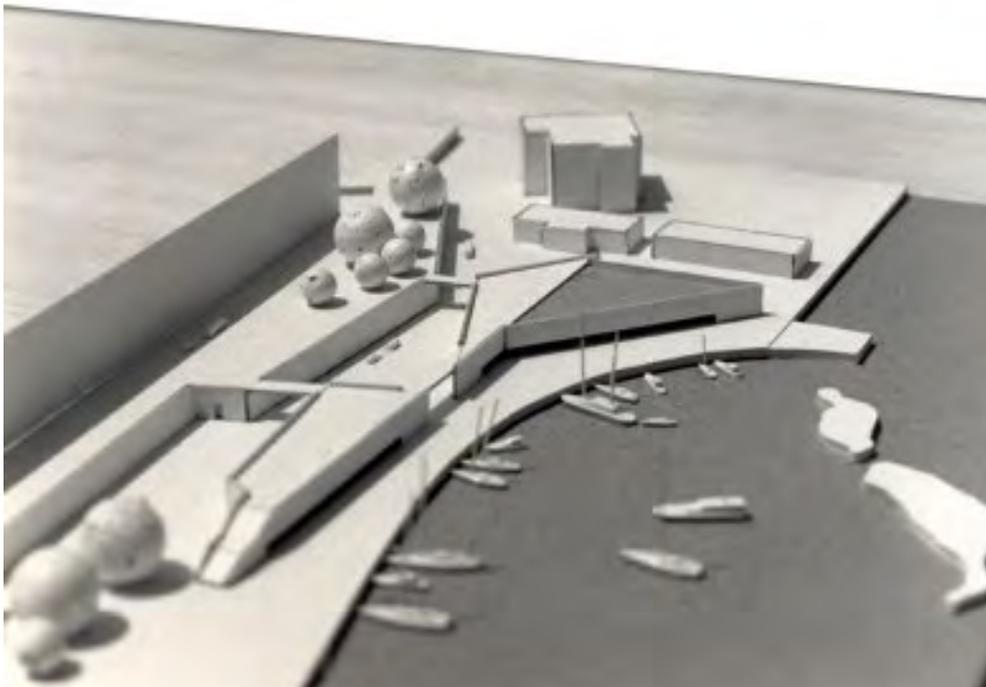


Fig.4.3.5 Proyecto para el Museo del Teatro Romano de Cartagena 1999.

Autor: Rafael Moneo

(Ver en Separata Cartografías Tácticas: CT-La sección áurea , Bloque 3)

Fuente: Elaboración propia a partir de documentación disponible en <http://www.teatoromanocartagena.org/>

El proyecto ejecuta una literal conexión de estratos temporales y patrimoniales construyendo un itinerario donde las nuevas piezas de la arquitectura contemporánea se injertan con las antiguas, posibilitando relaciones y usos. La secuencia de plantas muestra de izquierda a derecha, 1-el plano de acceso desde la plaza del Ayuntamiento al museo a través del restaurado Palacio de Pascual Riquelme de mitad del s.xviii, 2-El segundo nivel, en la calle General Ordóñez, alberga un nuevo edificio entre medianeras - al que se accede desde un corredor bajo dicha calle- que contiene las Salas de Exposición y los medios de elevación hasta la cripta arqueológica bajo Santa María la Vieja, que conducirá a los visitantes hasta el Teatro. 3- El tercer estrato es el Teatro, e incluso existiría un cuarto, el Parque de Cornisa que mediante terrazas escalonadas extiende el espacio público de la cima de la Concepción - Parque Torres.

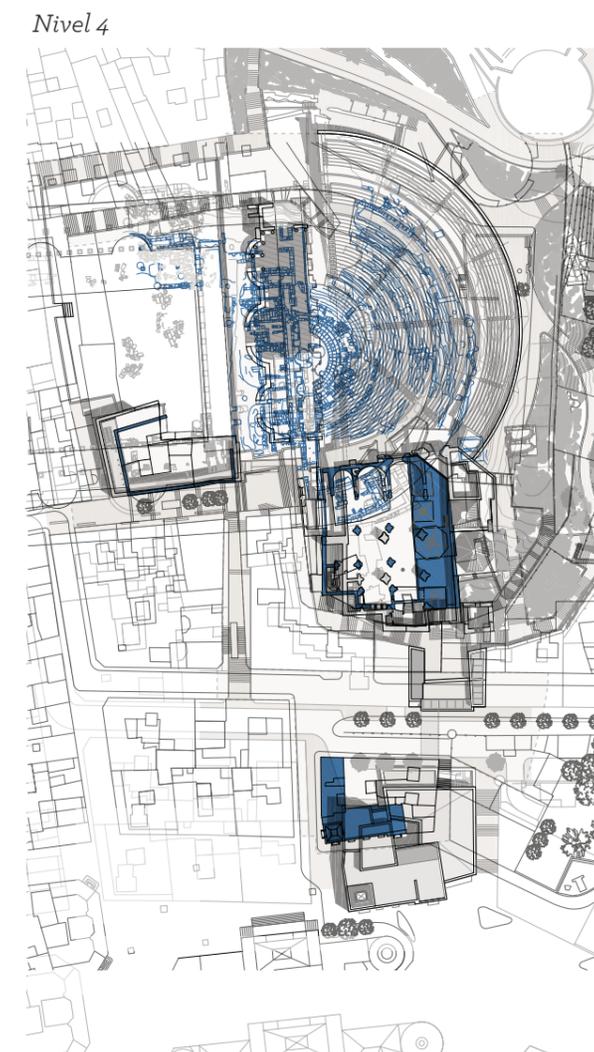
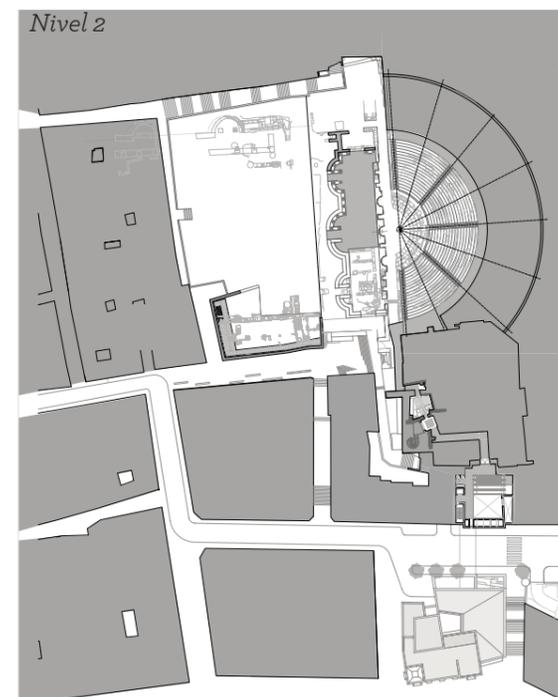
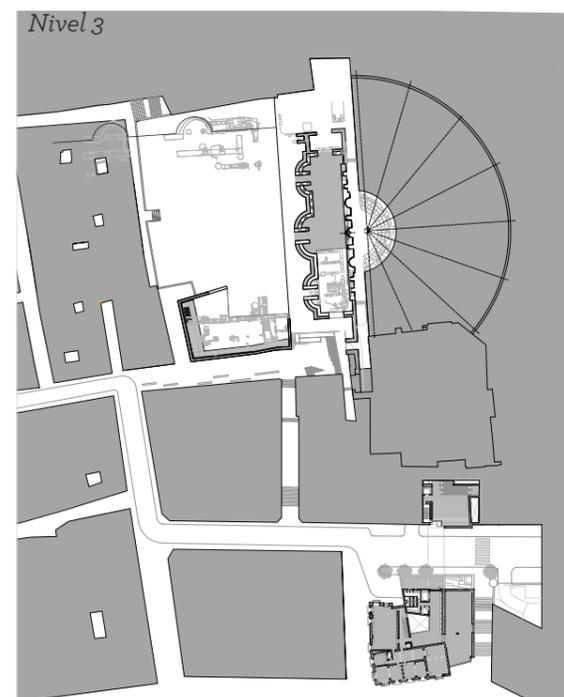
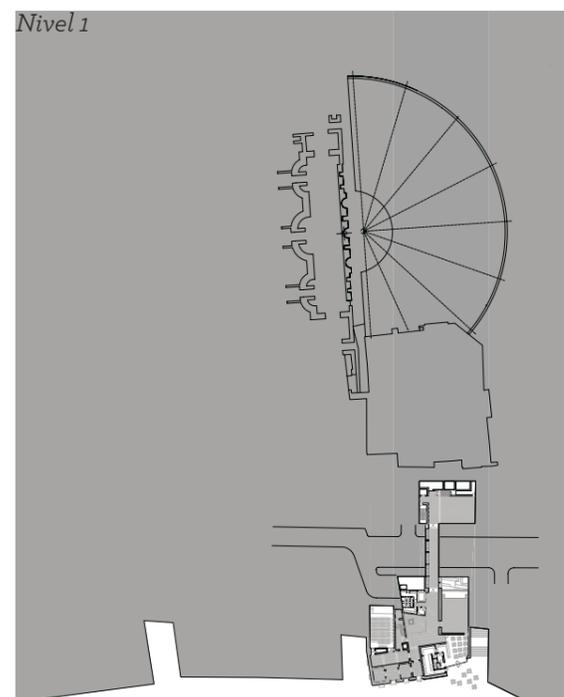
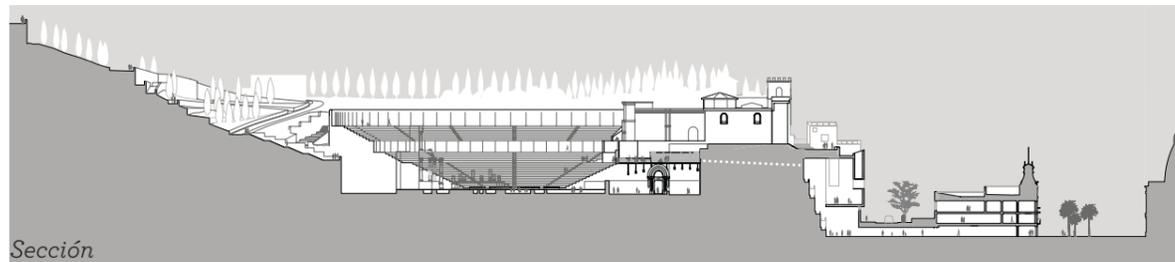


Fig. 4.3.6. La tercera dimensión. Sección urbana desde el Monte de la Atalaya hasta el de Despeñaperros, atravesando el cerro de la Concepción y mirando hacia el mar.

(Ver en Separata Cartografías Tácticas: *CT-Fachada marítima*, Bloque 3)

Fuente: Elaboración propia

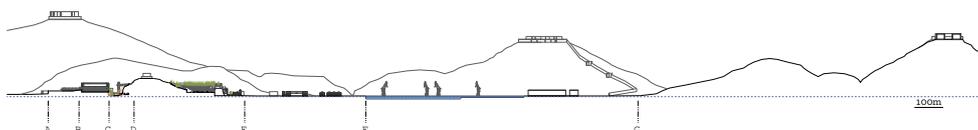
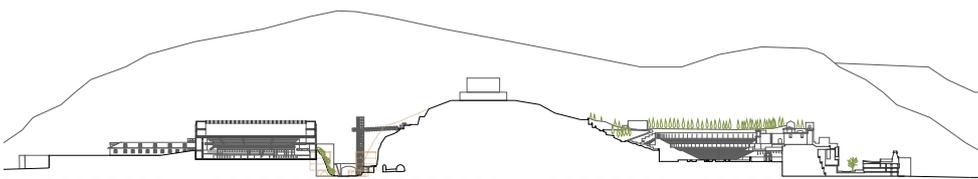


Fig. 4.3.7. La tercera dimensión. Detalle del cerro de la Concepción, cortando el proyecto de rehabilitación del teatro romano, de los refugios republicanos y subida al Castillo de la Concepción y del anfiteatro.

(Ver en Separata Cartografías Tácticas: *CT-Sección áurea*, Bloque 3)

Fuente: Elaboración propia



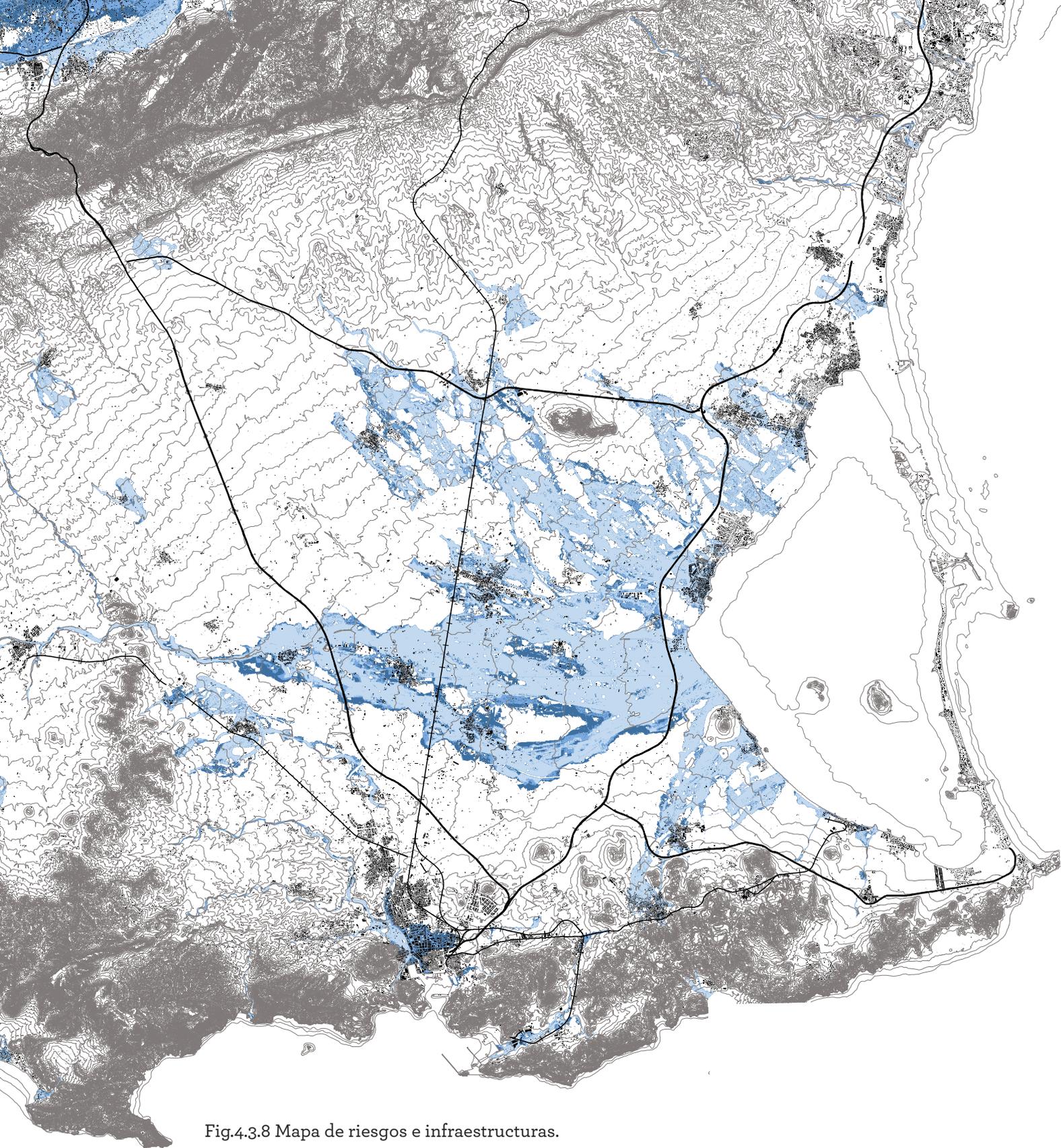


Fig.4.3.8 Mapa de riesgos e infraestructuras.

Fuente: elaboración propia a partir de mapa de riesgos de <http://www.magrama.gob.es/> sobre topográfico actual.

- Ámbito de inundación Q-50 - riesgo alto*
- Ámbito de inundación Q-1000 - riesgo medio*
- Ámbito de inundación Q-500 - riesgo bajo*

4.3.b • El saneamiento

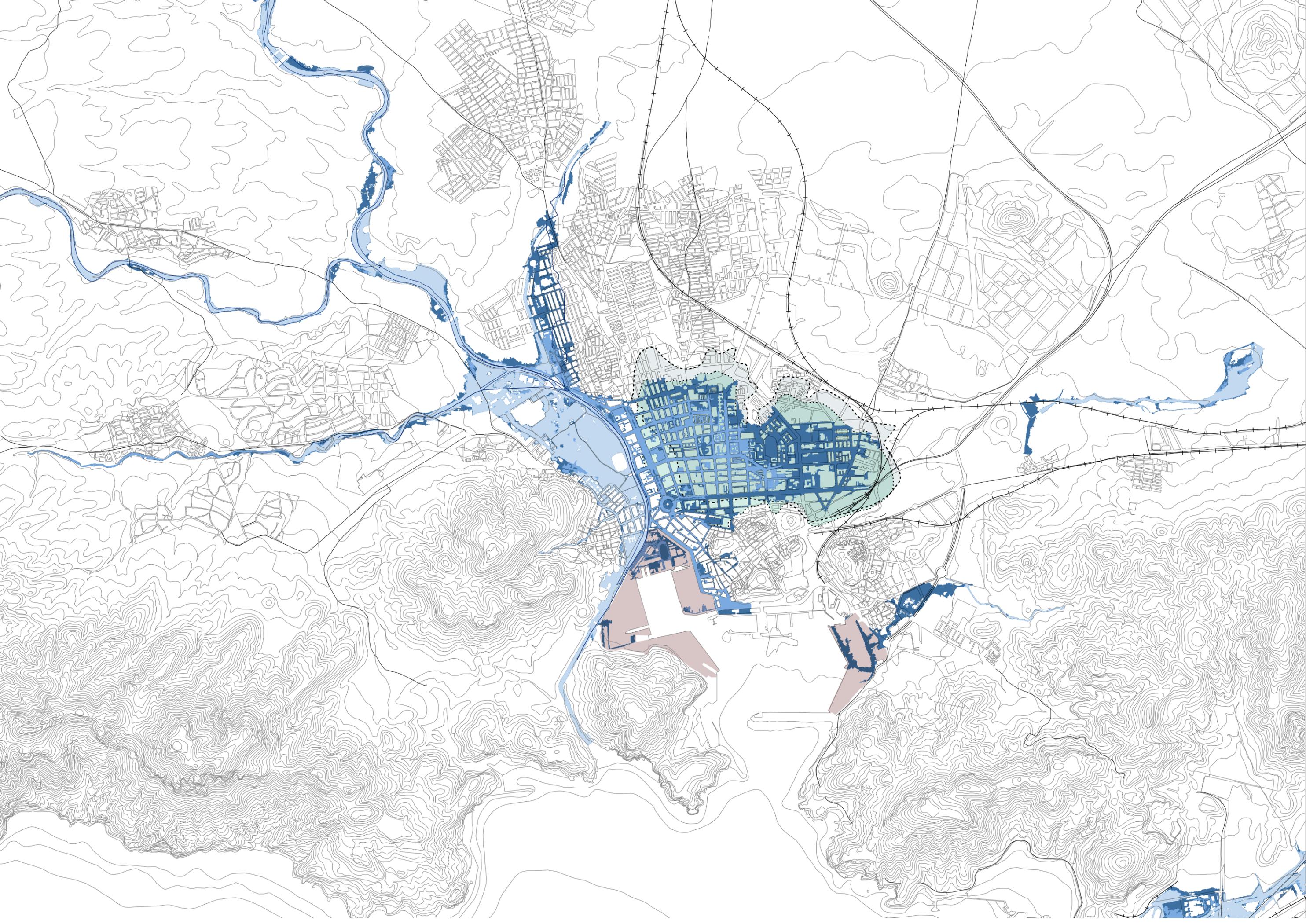
El Campo de Cartagena y la ciudad siguen sufriendo, a pesar de los numerosos proyectos y obras acontecidos (para el control de las inundaciones por desbordamiento de los cauces secos de las ramblas y de saneamiento o evacuación de los entornos urbanos), los estragos de las lluvias torrenciales propias del sudeste peninsular. El escenario dibujado por los estudios sobre el cambio climático, -los problemas de erosión debido a la aridez del terreno y el incremento de la violencia de las tormentas propias del proceso de desertificación que sufre el área-, refleja la necesidad de aportar ideas fuertes desde la ordenación del territorio y la urbanística para paliar los daños de las avenidas puntuales y el aprovechamiento de dichos caudales. Se trata de trabajar en la dirección de gestionar el riesgo y no tanto en la de defensa y rápida evacuación, buscar la resiliencia del territorio, permitiendo la inundación allí donde menos dañina o más beneficiosa pueda ser. (Fig. 4.3.14). Balsas, terrazas, suelos permeables, división de los cauces, ..., técnicas comunes en el territorio rural, que pueden implementarse en lo urbano: el agua y los espacios verdes trabajando a la vez, evacuando pero también calmando, reteniendo y gestionando los picos de avalancha en el tiempo, permitiendo que el agua humedezca la tierra y la enriquezca con sus sedimentos, percolando lentamente hasta llegar al sobreexplotado acuífero.

La imagen de la figura. 4.3.9, donde se superponen al actual mapa de riesgos de inundación las huellas del estero en época púnico-romana y el del XIX, muestran como hoy, colmatado, desecado y edificado el Almarjal, las inundaciones periódicamente siguen anegando bajos comerciales y sótanos en las zonas del Hondón y el Ensanche, de igual forma que en el Barrio de San Antón y el entorno de la confluencia de las Ramblas de Benipila, las Canteras y Los Barreros. Las sucesivas defensas contra las inundaciones, los encauzamientos y malecones construidos y reconstruidos, ampliados, hormigonados ensanchando cauces y levantando muros cada vez más altos, han ido protegiendo algunas partes y trasladando a

Fig.4.3.9. Mapa de riesgos urbano

Fuente: elaboración propia a partir de mapa de riesgos de <http://www.magrama.gob.es/> y del proyecto de investigación *Carthago Nova: Topografía y urbanística de una urbe Mediterránea privilegiada* (HAR2011-29330) sobre catastro actual.

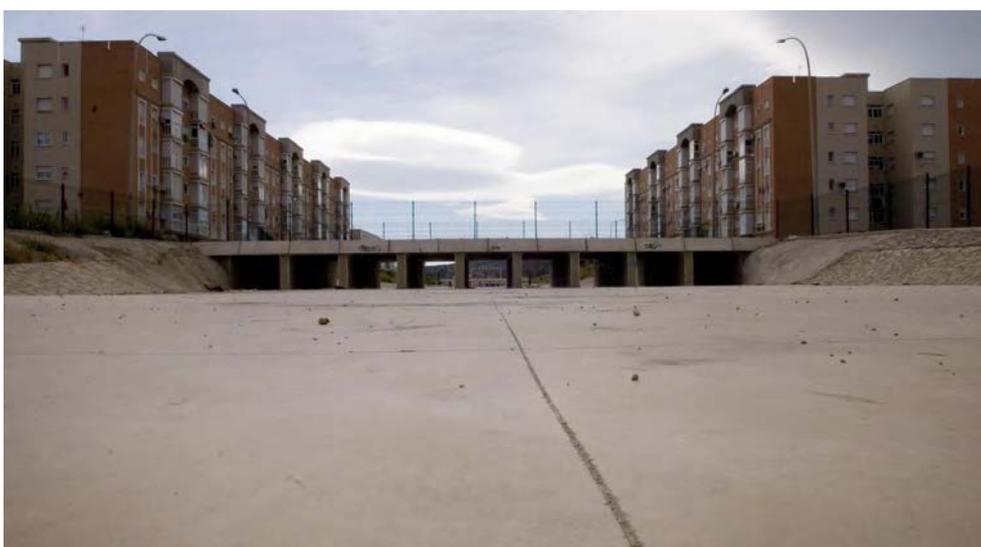
-  *Plataformas portuarias en el desagüe natural de las ramblas*
-  *Almarjal en época púnico-romana*
-  *Almarjal en el s.XIII*
-  *Ámbito de inundación Q-50 - riesgo alto*
-  *Ámbito de inundación Q-1000 - riesgo medio*
-  *Ámbito de inundación Q-500 - riesgo bajo*



otras el problema. Los impolutos cauces hormigonados (Fig. 4.3.10) buscan la evacuación más rápida posible de caudales al mar; quizás éste sea el error, la velocidad se convierte en fuerza arrastrando y arrasando a su paso cualquier obstáculo, provocando cualquier fallo en una compuerta, la obstrucción de algún puente, ... generando catástrofes, pero sobre todo en los largos periodos secos estas infraestructuras son barreras entre barrios, paisajes degradados donde lo natural ha sido sellado. Ahora puede ser el momento de abordar desde la adecuada gestión del riesgo la sucesión de largas sequías y gotas frías que el cambio climático parece acentuar. Para ello se hace indispensable retomar la idea de consiliencia entre servicios urbanos y urbanización (extendida al territorio) de las primeras propuestas generadas por los ingenieros ilustrados y que un poco más adelante veremos, así como algunas propuestas portuarias o de la planificación general (Puerto interior de 1851, lago en el parque del ensanche 1898, parque central del plan general de 1961, o las infiltraciones verdes de los esquemas del plan de 1974) que pueden inspirar proyectos para el futuro.

Fig. 4.3.10 Obras de 2008 para el control de las inundaciones en las ramblas de los Barreros y Benipila

Fuente: Ayuntamiento de Cartagena



Desde el desvío de la Rambla de Benipila en el siglo XVII hacia la Algameca Chica con el fin de proteger las instalaciones del Arsenal se han ido sucediendo *una serie de obras de fuerte impacto espacial, que buscaban con altas dosis de posibilismo paliar, cuando no anular, el determinismo que el medio físico inherente al propio emplazamiento hacía caer sobre los ciudadanos. Entre ellas cabe destacar el intento de resolver uno de los más graves problemas del emplazamiento original: el arroyamiento producido por las ramblas que atraviesan la ciudad, y la acumulación de las aguas en el Almarjal.* (Andrés Sarasa, 1989: 16)

Los constantes problemas sanitarios y epidemias que asolaban y diezaban la población, y cuyo principal foco infeccioso eran las aguas estancadas del Almarjal, fue el detonante que llevó al urbanismo sanitario del XIX a apostar por la urbanización del Almarjal como solución del problema¹. El crecimiento de la ciudad fuera del recinto amurallado, no sólo debía solucionar los problemas de escasez de vivienda y crear una ciudad moderna de amplias avenidas, con viviendas luminosas y aireadas, sino que también tenía que ser capaz de mejorar las condiciones de habitabilidad de la ciudad histórica. Este hecho, junto a las imposiciones zonales de las Ordenanzas de Pando y Patiño, marcó la división de la ciudad en tres sectores vinculados a los usos portuarios, el Oeste militar, el centro residencial y el Este industrial que se han ido perpetuando en los planes urbanísticos hasta la actualidad.

Trataremos en el epígrafe siguiente con mayor detenimiento los dos proyectos de Ensanche y Saneamiento de la ciudad, así como la evolución de la planificación urbana en Cartagena, pero volviendo al tema del sanea-

1 Otros aspectos lo favorecieron. Los terrenos del Almarjal fueron subastados por el Tesoro Público en 1888, los lotes fueron adquiridos por el Ayuntamiento para sanearlos y construir el ensanche. El proyecto tiene unos costes 90.000 pts. y debido al endeudamiento del consistorio, es vendido al Conde de Romanones, para adquirirlo posteriormente, de nuevo, a cambio de los terrenos que poseía en el Ensanche. Más tarde, el Conde de Romanones, los cederá (¿gratuitamente?) a la Comisión de Ensanche, de la que era el principal propietario. Recordar que dichas comisiones fueron adquiriendo cada vez mayor capacidad decisiva y operativa por los sucesivos cambios legislativos.

miento de la ciudad se exponen a continuación una serie de actuaciones encaminadas a solucionar dos problemas, el de la acumulación de agua en las partes bajas (hondonadas geográficas) y la evacuación de las riadas en su relación con la forma general de la ciudad.

Recorrido por los proyectos de saneamiento y defensa contra las inundaciones

Las propuestas de Vodopich y Ordovás para la desecación el Almarjal, como podemos ver en las figuras de la 4.3.11 a la 4.3.13, son además propuestas de extensión de la ciudad. Ambas establecen una serie de canales menores (acequias o regolas) que desembocan en un canal superpuesto a la Anguililla y que parcelan regularmente los terrenos de realengo del Almarjal, de manera conjunta al trazado de amplias alamedas (20-30 m de anchura) que urbanizan los terrenos pantanosos y conectan los arrabales con la Plaza Fuerte, apoyados en la directriz previa del camino a Murcia. Ambas propuestas son un antecedente y una referencia clara para el más ambicioso proyecto de saneamiento vinculado al ensanche del XIX; las soluciones planteadas por los ingenieros son sin embargo muy distintas si las analizamos desde el punto de vista de la ciudad futura que dibujan.

El proyecto de Vodopich, en cuanto a la evacuación de aguas, dibuja un arco siguiendo la línea de las murallas que desagua tanto a la izquierda en la canal de Benipila como a la derecha (atravesando el istmo en mina) por la cuesta del Batel, ajustándose a los modelos teóricos de la época. Esta propuesta no agrega los caudales de las ramblas orientales (Hondón, Asomada y Roche) y los de desagüe del Almarjal a los muy superiores del lado occidental (Canteras, Barreros y Benipila con una cuenca de mayor superficie). Es una decisión contra-geográfica, que muestra que de manera consciente o inconsciente, el ingeniero entiende que el Arsenal ha cambiado de manera drástica las relaciones entre la geografía y la ciudad. Aunque el giro de la fachada con el muelle de Alfonso XII aún no se había producido, si existía el muelle comercial al final de la calle Mayor, y cla-

Fig.4.3.11 Proyecto de Mateo Vodopich 1786, sobre catastro actual

Fuente: Elaboración propia



ramente la península había dejado de existir. El eje N-S, por el castillo de la Concepción, marcaba una simetría del recinto amurallado desde donde separaba las aguas a izquierda y derecha. Pero lo más llamativo de esta propuesta es lo decidido de los trazados viarios y su dimensión territorial. Plantea una geometría ortogonal girada 24° hacia la izquierda del eje N-S, siguiendo el camino a San Antón y la orientación geográfica y fundacional romana, paralelas entre sí y separadas aproximadamente 300m, que son cruzadas por una avenida NE-SO. El cruce de las alamedas se resuelve con sendas plazas ovaladas, una vinculada a las Puertas de Madrid y otra en el extremo opuesto del recinto amurallado, en el Baluarte del Monte Sacro. La directriz horizontal, separada de la línea de muralla, favorece la conexión con La Concepción y Santa Lucía, como podemos apreciar en el plano de la figura 4.3.11, pero sobre todo parece anticipar una ciudad de mayores dimensiones, extendiéndose hacia el Mar Menor y con su centro trasladado hacia el E, idea reflejada un siglo después en el primer proyecto de Ensanche (ver ensanche de Santa Lucía, apartado c1). La fuerza geométrica de la malla viaria y la ausencia de límites, evoca el crecimiento ilimitado por el llano de Barcelona y la orientación teórica de la retícula de Cerdá.

El proyecto de Ordovás, pocos años después, a nivel hidráulico, renuncia a la simetría en la evacuación de aguas, vertiendo en el vértice del Arsenal las aguas del Almarjal y las ramblas orientales al canal de Benipila. Dibuja una cruceta orientada según los ejes cardinales, que continua el eje de Serreta-Caridad desde las inmediaciones del Parque de Artillería. Al contrario que el proyecto anterior, define claramente los límites de la extensión, inclinando las alamedas externas en un gesto de clara referencia centralista al recinto amurallado. Frente a la propuesta Vodopich de desplazamiento de la centralidad, ésta la refuerza y frente a la infinitud geométrica, construye un nuevo recinto a imagen y semejanza del histórico, dividido en cuatro cuadrantes.

Podemos ver en los planos como, tanto las dimensiones como la orientación de la trama, son muy similares a los propuestos por el segundo pro-

Fig.4.3.12. Proyecto de Juan Ordovás 1792, sobre catastro actual

Fuente: elaboración propia



Fig.4.3.13. Proyecto de Bascuñana 1888, sobre catastro actual

Fuente: elaboración propia



yecto de ensanche, coincidiendo el eje central prácticamente con la actual calle de Ángel Bruna, anteriormente referida en el apartado 4.2.a.

Antes de analizar las propuesta de Bascuñana de 1888, muy parecida a finalmente realizada por el Ensanche, se debe comentar que además de las propuestas encaminadas a la desecación del Almarjal, existieron informes y proyectos que buscaban solucionar el problema del avenamiento de una manera totalmente opuesta. En vez de desecar el terreno, rellenando y evacuando el agua, proponían dragarlo e inundarlo con el agua salina, generando un puerto interior. Hemos visto en la figura 4.1.24 el proyecto propuesto por el Ing. Almazán en 1850 (parte de la mejora comercial del puerto encargado por las Junta de Obras del Puerto) en el que la dársena aparece coincidente con la zona pantanosa, reconstruyendo la geografía tras los “daños” generados por el Arsenal y liberando la bahía de los usos industriales.

Sorprende la renuncia (tanto de Bascuñana en 1888, como posteriormente de García Faría en su proyecto de ensanche) al desagüe simétrico a ambos lados del recinto propuesto por Vodopich (también por Almazán como canales navegables de entrada a la dársena interior) posiblemente derivada de ajustes presupuestarios y reutilización de las infraestructuras existentes:

1 Así, la construcción de la trinchera ferroviaria de acceso al muelle de Alfonso XII, unos años antes, podía utilizarse para canalizar las aguas de las ramblas orientales; idea aún más reforzada si se atiende a la memoria del proyecto Oliver (tercer proyectista del ensanche) para la Urbanización de la calle de la Estación (ver apartado 4.2.b) en la que justifica el rebaje de la rasantes de la Cuesta del Batel, facilitando las obras de evacuación por esta parte. Es decir, las coetáneas operaciones ferroviarias eran una oportunidad.

2 La rotundidad de los trazados viarios contrasta con el “sometimiento” de los canales a los caminos previos y a la geografía.

La red verde del plan del 74, tanto en su dimensión urbana como territorial, señala un posible camino de trabajo, al superponerla sobre las zonas inundables (Fig. 4.3.14) muestra el potencial de estos irregulares y geográficamente adaptados corredores verdes como lugares de control de las inundaciones y espacios intersticiales de dotación pública entre los recintos de los distintos barrios.

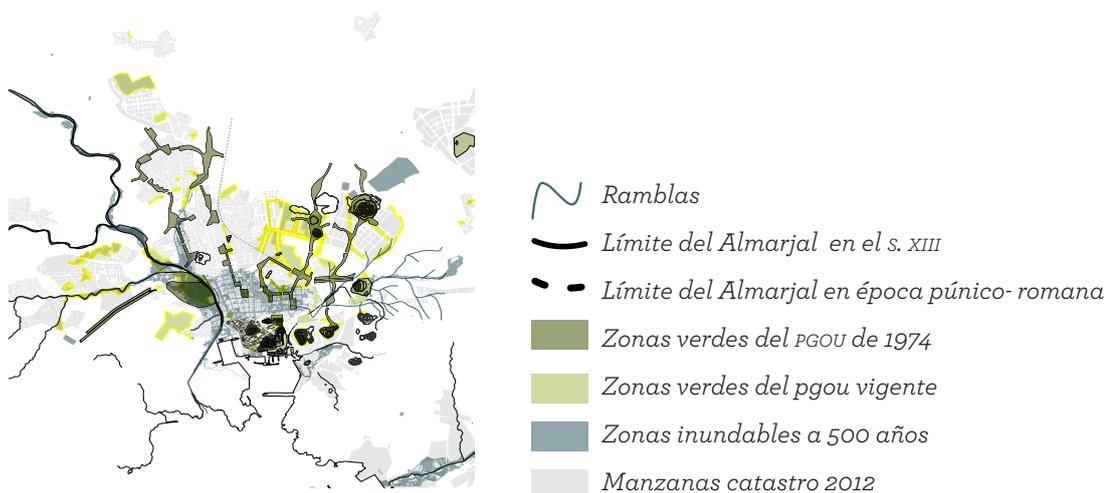
Compilación de proyectos de Saneamiento y Defensa contra las inundaciones.

- 1669 Plano de Possi, puede verse la acequia de la Anguililla que bordea el recinto amurallado y dirige las aguas del Almarjal hacia el desvío de la Benipila
- 1744 Canal de avenidas de la Plaza. Ing. Pedro Torbe. Reparación y ampliación del canal de desvío de las ramblas de Benipila
- 1786 Mateo Vodopich (Fig. 4.3.11)
- 1792 Ordovás (Fig. 4.3.12)
- 1839 Plano de Tofiño
- 1850 Proyecto de construcción de un puerto interior. Ing: Almazán
- 1888 Plano de Avenimiento del Almarjal. Coronel de Ingenieros de la plaza: Francisco Ramos Bascuñana (Fig. 4.3.13)
- 1893 Proyecto de Saneamiento de Cartagena. Ing. García Faría
- 1899 Proyecto de paso a través de la muralla de tierra para la alcantarilla de desviación de las aguas de la Anguililla. Francisco de Paula y Oliver y Ing. José Luis de Briones. En la memoria puede leerse como condicionado por prescripciones del Ramo de Guerra que el colector de 1,6m de altura ha de ser sustituido por uno cuyo diámetro no supere los 0,4 metros. A 0,8 m las aguas encontrarán el colector de la calle Real. Para el resto, los proyectistas proponen una división de caudales.
- 1900 Acondicionamiento de la Rambla de Benipila. Cauce abierto del desvío de Aguas. Arq. Francisco de Paula Oliver. Capítulo 43 del Proyecto de Ensanche, Reforma Interior y Saneamiento de Cartagena
- 1924 Proyecto de Obras de Defensa contra inundaciones en Cartagena, para proporcionar a la Rambla de Benipila y al Almarjal un mejor desagüe (División Hidráulica del Segura, 1924); desde entonces y hasta los recientes (2002-2008-2014) encauzamientos de las ramblas de Benipila y las Canteras e interceptores de pluviales por Acuamed² cuyo objetivo era paliar el problema histórico de inundaciones en los barrios de Los Dolores, Cuatro Santos y la urbanización Mediterráneo -como desarrollo del Plan de lucha contra las avenidas de la Confederación Hidrográfica del Río Segura de 1987 basado en el "Proyecto de Obras de Defensa" de R. García y L. Gaztelu (1886) (Grindlay , 2007:4)-, las sucesivas propuestas han estado marcadas por decisiones desde el campo de la ingeniería en la mayoría de los casos no coordinadas con las propuestas de escala urbana.

² Sociedad Estatal Aguas de las Cuencas Mediterráneas, Acuamed, dependiente del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA),

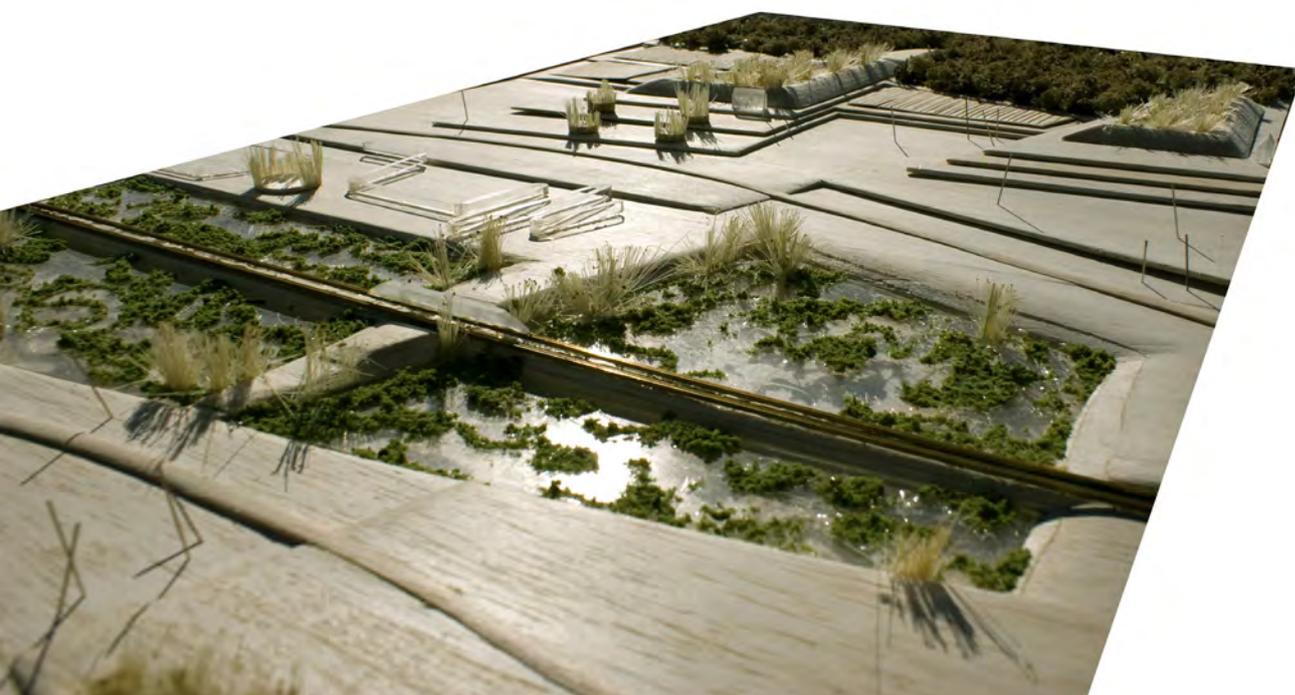
Fig.4.3.14. La estructura verde como espacio resiliente

Fuente: elaboración propia



Como ejemplo de la estructura verde urbana como espacio resiliente:
Proyecto de Parque - Depuradora y adecuación ambiental del humedal de la Hita en los terrenos de la A.G.A - Aeropuerto Murcia - San Javier.

Fuente: Martínez Hidalgo, C. 2007. *Intervención en la Academia General del Aire, San Javier (Murcia). Parque- depuradora en el Mar Menor (Murcia): una oportunidad en el paisaje litoral Mediterráneo.*
Repositorio Institucional de la Universidad de Granada, 2007.
<http://hdl.handle.net/10481/28142>





4.3.c • El proyecto de Ensanche frente a la ciudad fragmentada

Simetría y unicidad. Cartagena buscando su imagen de Gran ciudad

En el capítulo dedicado a la Ciutadella y Montjüic de sus diez lecciones habla M. de Solà-Morales, de que Barcelona tiene dos orejas y por tanto una simetría, marcada también por el Llobregat y el Besós, respecto al núcleo de la plaza fuerte. En Cartagena, la geografía muestra esa simetría tras ser transformada por la acción del hombre, pero no así la estructura urbana, al producirse la extensión de la ciudad descompensadamente, entre el sector norte-noroeste y el noreste-este. Existen distintos momentos en la planificación de la ciudad en los que esta idea de contrapeso, de equilibrio, respecto a un eje imaginario situado en el castillo del Monte de la Concepción o en la charnela del Batel ha marcado las imágenes de la ciudad futura: en 1850 el proyecto de puerto interior de Almazán, en 1898 el primer proyecto de ensanche, reforma interior y saneamiento o el esquema B del plan del 1974 con sus lóbulos siameses respecto a la plaza, persiguen la imagen de gran ciudad portuaria desde el proyecto unitario de la modernización de las instalaciones portuarias y/o de la ciudad. Un segundo grupo de propuestas sectoriales en materia de residencia o espacio público, como las vinculadas a los barrios de casas baratas, la de adecuación del castillo de los Moros como espacio público o la del reciente barrio de la estación, aportan ideas para el equilibrio general de la ciudad desde el anclaje de proyectos parciales dentro de la estructura general.

Es importante ver que las propuestas coinciden también con coyunturas diversas de la economía nacional, la evolución portuaria y las esperanzas de la población. El primero tiene que ver con el poder de las Juntas de Puertos (pasan de depender de Guerra a depender de Fomento y Hacienda), es decir con un cambio político y administrativo; el segundo con un momento de bonanza económica y reformismo político, nacimiento de la burguesía mercantil, el éxodo del campo a la ciudad y el consiguiente aumento de población; el tercero responde a graves problemas sociales tras la decadencia económica e industrial del sector minero y metalúrgico.

Los siguientes esquemas y sus descripciones realizan un recorrido por las propuestas desde este punto de vista:

1 • (Fig. 4.3.15): El proyecto de Almazán, reforzaba el carácter de península del recinto murado y núcleo fundacional. La rada curva, actuaba como contrapeso al arsenal militar situado sobre el mar de Mandarache, a la vez que se adelantaba a la unificación de la fachada aristocrática de la Muralla del Mar y la pesquero-industrial de Santa Lucía propuesta años después por el proyecto de Ensanche. Este proyecto, situaba la cuesta del Batel como eje central, flanqueado por el Castillo de la Concepción a un lado y por el Castillo de los Moros al otro.

El puerto interior, como podemos ver en la planimetría, coincide en su dimensión con el Almarjal, mar interior, zona pantanosa y polémica de defensa de la plaza fuerte. Este área será desecada y rellenada para la expansión de la ciudad, una vez derribadas las murallas y aprobado el proyecto de Ensanche, en 1903, reducido al ensanche N entre la alameda de San Antón y la traza ferroviaria.

El proyecto de Almazán, es probablemente, el último proyecto donde la evolución del puerto y la ciudad son considerados de manera conjunta.

2 • (Fig.4.3.16): la primera propuesta de Ensanche, dibujaba un ensanche central o norte, situado sobre el Almarjal y dos de menores dimensiones vinculados a los arrabales del este y el oeste.

3 • (Fig. 4.3.17): operaciones de vivienda amparadas en la segunda Ley de Casas Baratas (Santa Lucía, la Concepción y Ciudad Jardín 1 y 2 en el Ensanche).

Por su parte, la tercera propuesta vinculada a la Ley de Casas Baratas, no ahonda en una idea de unidad de la ciudad, de un plan global como los dos comentados anteriormente. Responde a una política sectorial de vivienda, a un plan de urgencia para albergar, en principio, a clases desfavorecidas. No obstante, muestra en la elección de los solares para su construcción la intención de favorecer la unión de los barrios periféricos con la ciudad central. Ambos proyectos aparecen ocupando terrenos vacantes, zonas polémicas de Defensa, entre los arrabales históricos y el centro. Acortando las distancias, construyendo fachadas a las vías de comunicación, transformándolas de caminos en calles, en travesías desde las puertas de la muralla a los centros de los arrabales.

Las casas baratas de Santa Lucía se disponían en una serie de manzanas en la ladera del Monte del Castillo de los Moros y junto al acceso y las zonas ajardinadas al mismo que se transformaba en penal, entre el puente de Mompean, sobre las vías de servicio a los muelles, y el núcleo pesquero. Las viviendas de la Cooperativa de la Igualdad, por su parte, se localizaban entre el puente de la rambla de Benipila y el caserío de Quitapellejos. Así como, la ciudad amurallada tenía el Parque Torres en el monte de la Concepción, Santa Lucía tendría su espacio de recreo y disfrute en la cima de los Moros.

El proyecto de casas baratas de Victor Beltrí (discípulo de Francisco de Paula y Oliver) parece intentar subsanar el aislamiento del maltratado barrio desde una propuesta de gran modestia.

Fig.4.3.15 Cartagena en búsqueda de su imagen de gran ciudad. Almazán, 1851

Fuente: elaboración propia

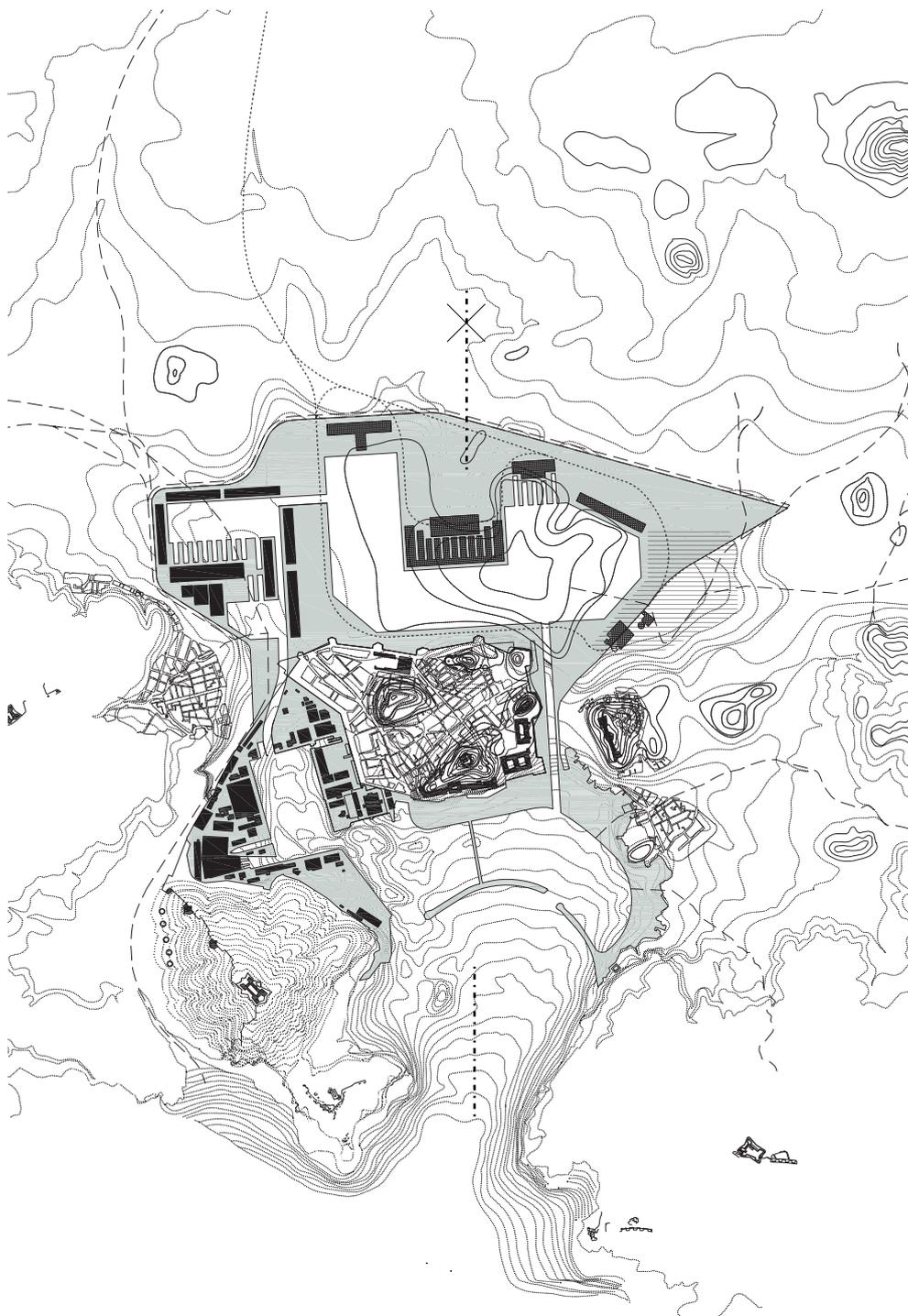


Fig.4.3.16 Cartagena en búsqueda de su imagen de gran ciudad. Primer Proyecto de Ensanche, 1896

Fuente: elaboración propia

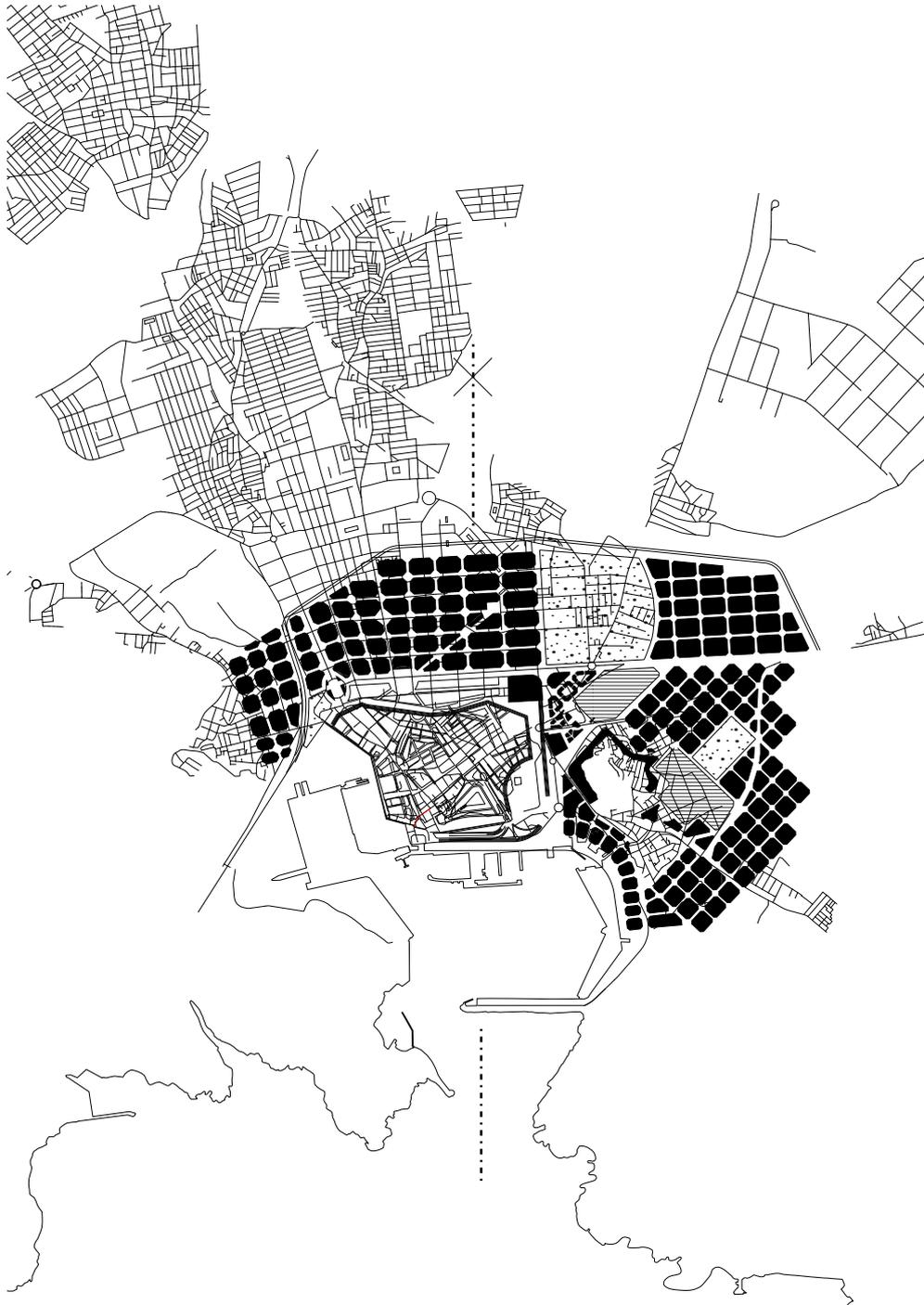
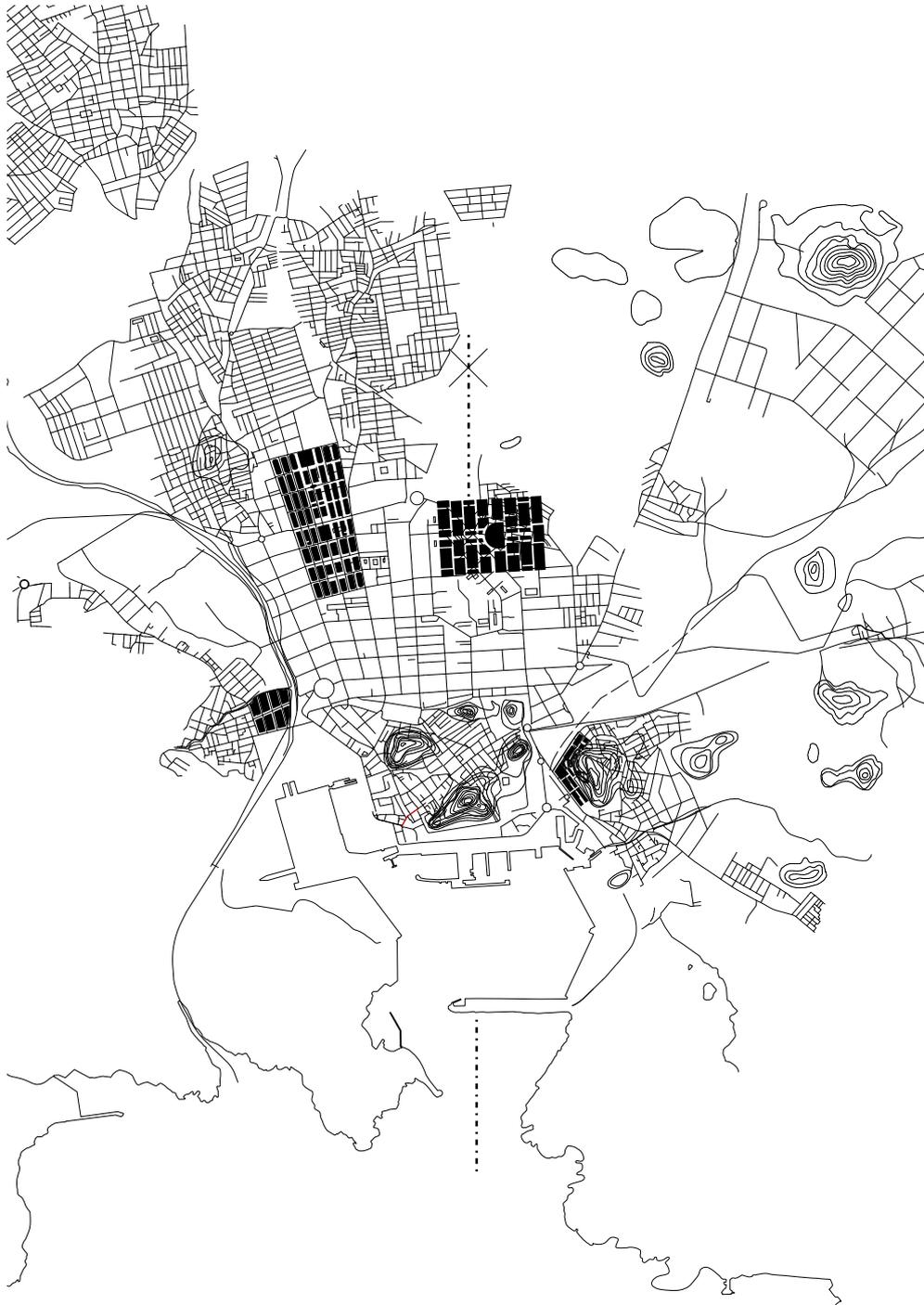


Fig.4.3.17 Cartagena en búsqueda de su imagen de gran ciudad. Proyectos de Casas Baratas. 1929-1932

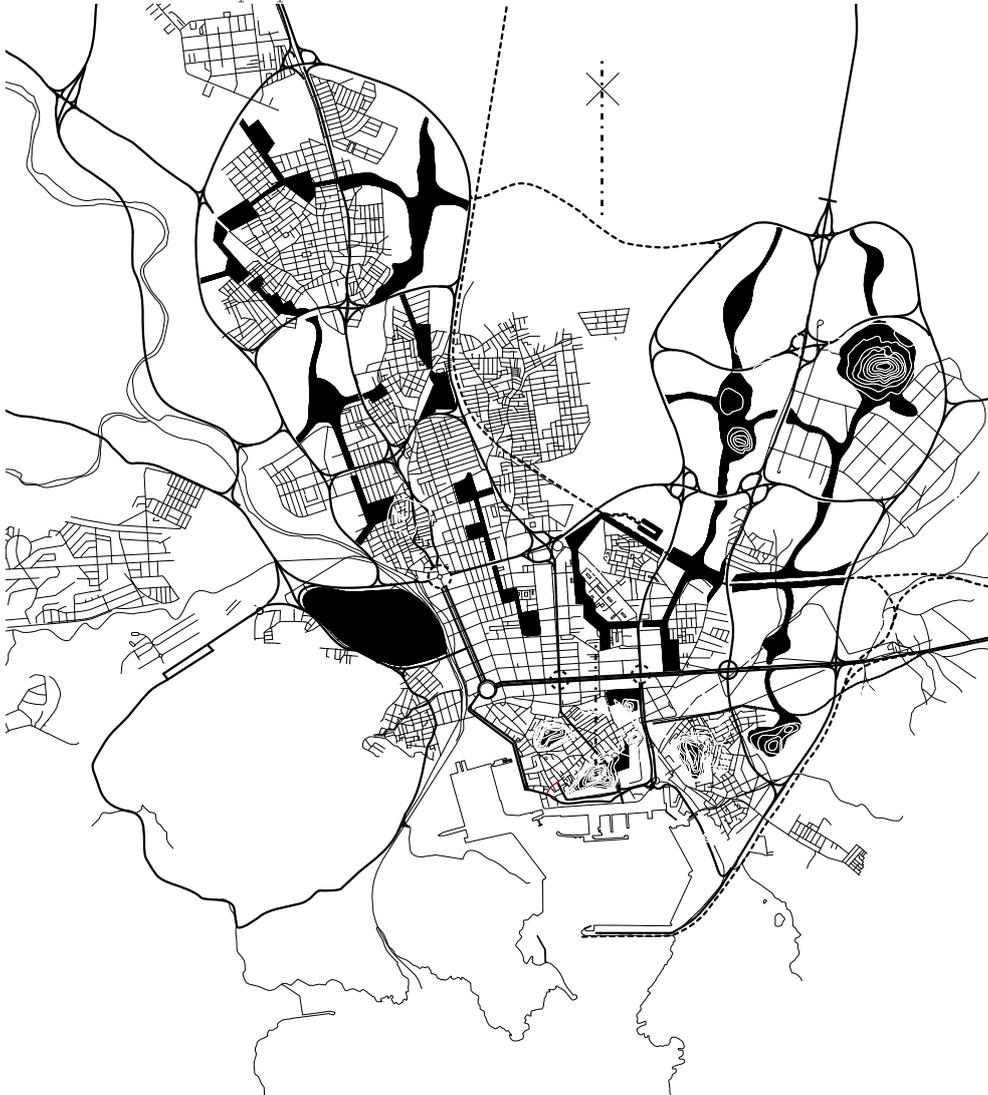
Fuente: elaboración propia



4 • (Fig. 4.3.18) El Avance del Plan de 1974, contenía dos propuestas de ciudad en función de las proyecciones de crecimiento de la población, el esquema A (de mayores dimensiones) y el B (de extensión prácticamente coincidente con el tamaño y la forma del perímetro urbano actual). El A -representado en la figura- planteaba dos lóbulos siameses, unidos por el centro histórico y apoyados en la carreteras de Murcia y Torrepacheco, respectivamente. Ambos proponían la separación de circulaciones en: una potente malla viaria de alta capacidad y una orgánica red verde. En los cruces viarios se situaban los centros de los barrios, donde se acumulaba la mayor densidad edificatoria que descendía desde ellos hacia el exterior.

Fig.4.3.18 Cartagena en búsqueda de su imagen de gran ciudad. Esquema A del plan de 1974

Fuente: elaboración propia



c1 • De un ensanche-jardín-industrial a los planes de zonas y sectores

La España del diecinueve moderniza sus ciudades con los planes de ensanche que convertirán la urbanización en su industria específica, la producción de ciudad atrae el capital y genera plusvalías. El ensanche en Cartagena aunque no fue un éxito en su momento, entre otras cosas porque el proceso urbanizador se estaba produciendo en los barrios suburbanos, pedanías y en la nueva ciudad minera de La Unión, marcó la líneas de desarrollo de la ciudad durante el siglo XX. La urbanización y la construcción se convirtieron desde este momento en receptores y dinamizadores de capital minero, comercial y agrícola, iniciándose en la comarca una fiebre urbanizadora que ha durado hasta la actual crisis inmobiliaria. Mientras la primera mitad del veinte mantiene unos crecimientos urbanos que responden a la demanda de habitación por la sociedad, la segunda mitad y el comienzo del XXI, se caracterizan por una producción ingente de suelo urbano, en contigüidad a los núcleos existentes (favorecida por las políticas estatales en momentos iniciales) y extendiéndose por el territorio del Campo de Cartagena como efecto del turismo.

- Con el **proyecto de Ensanche** en Cartagena se produce **un cambio en la manera de operar de la urbanística sobre la ciudad, pasando de una planificación militar de la plaza fuerte a una política urbana que pretendía la ordenación interna** de la ciudad existente, de los suburbios y de las futuras expansiones residenciales; conjuntamente a una **estructura viaria** capaz de sostener el aumento de flujos comerciales y de personas entre la periferia y el centro-puerto, adecuándose dimensionalmente a los nuevos modos de transporte (tranvías) y atendiendo a la dotación de **equipamientos colectivos relacionados con los nuevos lugares simbólicos y/o de esparcimiento** de la población

El proyecto de Bascuñana, Oliver y García-Faria (1896), carecía de la fuerza geométrica de otros exitosos ensanches españoles, renunciaba a la fuerza ilimitada de la retícula, en pos de una serie de trazados ortogonales que anexionaban los distintos núcleos de población a la ciudad central.

El primer proyecto, más parecido al ensanche barroco de Rovira y Trias que al de Cerdá en el concurso convocado para Barcelona en 1859, generaba un sistema de ensanches parciales (Norte, Oeste y Este) trabados entre sí (diagonales, giros y focos), que dibujaban un conjunto unitario, alrededor de la bahía natural del puerto pero no homogéneo.

El ensanche E ó de Santa Lucía, el de mayor riqueza formal, ocupaba los terrenos del llano noreste, adecuados para la expansión urbana por su protección frente a los vientos insanos procedentes del Mar Menor (en aquella época Albufera de Cabo de Palos) y libre de los peligros de ataque por tierra de siglos anteriores. El ensanche siguiendo las teorías de Ildefonso Cerdá se orientaba girado unos 45º respecto al norte, asegurando un soleamiento y ventilación adecuada e igualitaria a todas las manzanas. Por un lado las características geográficas lo permitían y por otro existía el llamado paseo de Santa Lucía o de las Delicias que previamente había tomado esta dirección. Por otra parte, dibujaba una imponente y llamativa fachada curva, siguiendo la forma del litoral y la línea de ordenación de los muelles particulares que alargaba el espacio portuario y de ocio del muelle de Alfonso XII y daba continuidad al frente marítimo.

Las manzanas del ensanche E y O, rodean y se adelantan al caserío tradicional construyendo la transición entre las calles estrechas y empinadas de los arrabales y el salto de escala que supone la amplia recta de la Gran vía de Alfonso XIII.

Cuando se inicia el Proyecto de Ensanche, Reforma Interior y Saneamiento de Cartagena en 1898, Santa Lucía ya había pasado, por Real Orden en 1843, a formar parte del municipio cartagenero.

El proyecto de ensanche, aún careciendo de la fuerza unitaria de la geometría del caso barcelonés, es el primer proyecto que trata de manera conjunta el recinto de la plaza fuerte y sus barrios extramuros, como recogen los cuatro artículos publicados en la revista Obras Públicas en 1898 por los autores del proyecto, Bascuñana, García Faría y Oliver. Al idear la exten-

sión de Cartagena fuera del recinto amurallado, dibujan un ensanche de ensanches. Tres ensanches con directrices, orientaciones y características específicas y diferenciadas, articulados mediante mecanismos de proyecto y composición más cercanos a la ciudad barroca que a los enunciados por Ildefons Cerdà en su Teoría general de la Urbanización: el ensanche norte sobre el Almarjal, apoyado en la Avenida de San Antón y el nuevo eje proyectado de Alfonso XIII; en sus extremos dos ensanches, el este y el oeste, en contigüidad a los arrabales históricos de Santa Lucía y La Concepción respectivamente.

Podemos aplicar por tanto las ideas expresadas por Manuel Solà sobre el ensanche de Barcelona al proyecto cartagenero, “es la intención de dar una coherencia conjunta a la suma de núcleos independientes, la idea de anexión representaba la visión de futuro más moderna, la reorganización de un conjunto con una visión progresista, reformista y fuertemente marcadas por los principios higienistas.”

La retícula ortogonal es, en este caso, “las retículas” (Fig. 4.3.19). Mientras el ensanche norte sigue la directriz vertical del paseo de San Antón abriéndose en abanico hasta alcanzar la perpendicular en la Cuesta del Batel, las horizontales siguen la directriz E-O; el ensanche de Santa Lucía, por su parte, se orienta paralelo al paseo de Las Delicias girando la cuadrícula 43° ; el de La Concepción, menor, orienta la retícula ortogonal, de nuevo, según el eje de la carretera de Murcia.

La idea de unidad se refuerza de manera muy clara con la prolongación del muelle de Alfonso XII y la construcción de una nueva, moderna, regular y burguesa fachada marítima. Esta fachada daba continuidad a las construcciones aristocráticas y militares de la Muralla de Mar, adelantándose al pintoresco tejido del núcleo pesquero sobre terrenos artificialmente ganados al mar.

Qué diferente sería hoy el barrio de Santa Lucía si ésta se hubiese realizado; nos encontraríamos con un frente marítimo, quizás, más cercano al del

Fig. 4.3.19. Primer proyecto de Ensanche

Fuente: elaboración propia

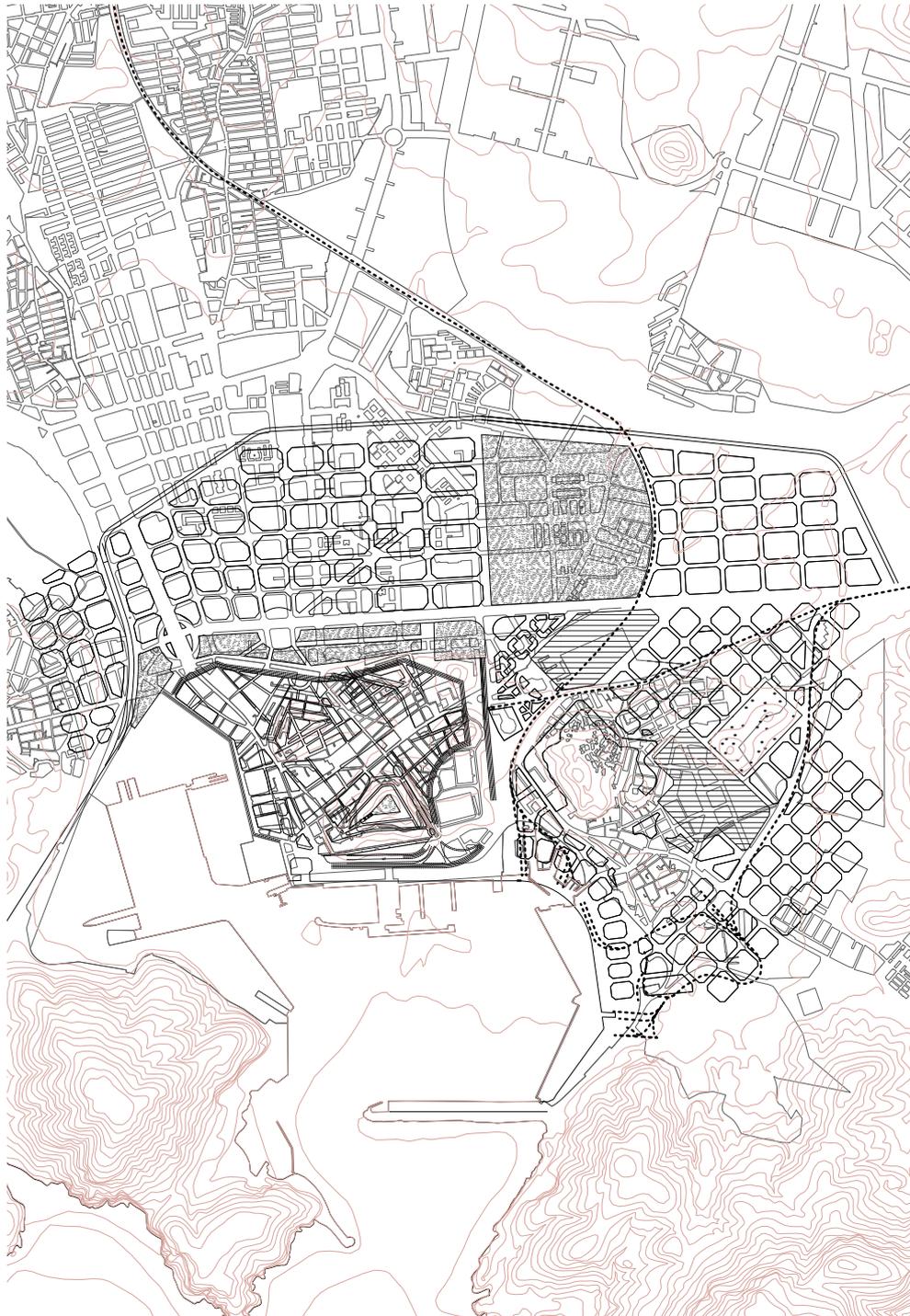


Fig. 4.3.20. Segundo proyecto de ensanche

Fuente: elaboración propia



barrio del mismo nombre en Nápoles, con la regular y señorial fachada del barrio Orsini construida sobre terrenos ganados al mar.

El segundo proyecto (Fig.4.3.20), siete años después, renuncia a esta idea, eliminando los ensanches E y O e incrementando el Norte. Muestra una malla más regular e isótropa que la anterior que se extiende por el Almarjal hasta ser constreñida por la Alameda de San Antón y la traza ferroviaria del M.Z.A. Este proyecto, no unifica los arrabales y barrios alrededor de la bahía, anexiona sólo San Antonio Abad a la estructura de la ciudad central, y consolida el carácter periférico de Los Molinos, La Concepción y Santa Lucía, renunciando a la dimensión de gran ciudad y a la consolidación de una fachada urbana siguiendo la línea litoral. No obstante, los proyectos de ampliación de la ciudad desde el XIX se han ido desarrollando fundamentalmente en áreas alejadas de la línea de costa.

Causas del fracaso del Ensanche:

1 • El crecimiento se estaba produciendo en otras partes: en los núcleos mineros (Fig. 4.3.21: La Unión, el Llano, etc.), en los suburbios (Fig.4.3.23 y tabla anexa) o en la reforma y densificación del centro histórico (Fig. 4.3.2).

La burguesía mercantil, industrial y minera de Cartagena y La Unión no optó, como en otras ciudades, (véase, por ejemplo, la conocida *manzana de oro* o *de la discordia* de Barcelona con obras de Domènech i Montaner, Puig i Cadafalch y Antoni Gaudí) por situar sus palacetes urbanos (chalés) en los terrenos adecuados como urbanizables por el Proyecto de Ensanche, Reforma y Saneamiento de Cartagena, que no serán rellenados hasta su total desecación casi un siglo después. Optaron por construir sus residencias en las partes bajas del núcleo original, a lo largo de las calles Jabonerías, Carmen, Mayor, ... o en el entorno de las plazas resultantes del proceso de desamortización, la Merced, San Francisco..., como podemos comprobar en la Fig.4.3.23. Estas residencias, profusamente decoradas con ornamentaciones de tipo modernista, ventanales y miradores, rivalizaban con la sobriedad de las construcciones castrenses; en muchos casos (ver

Fig. 4.3.21. La formación del Municipio de la Unión

Fuente: Elaboración propia a partir de <http://cronicasmineras.blogspot.com.es/>

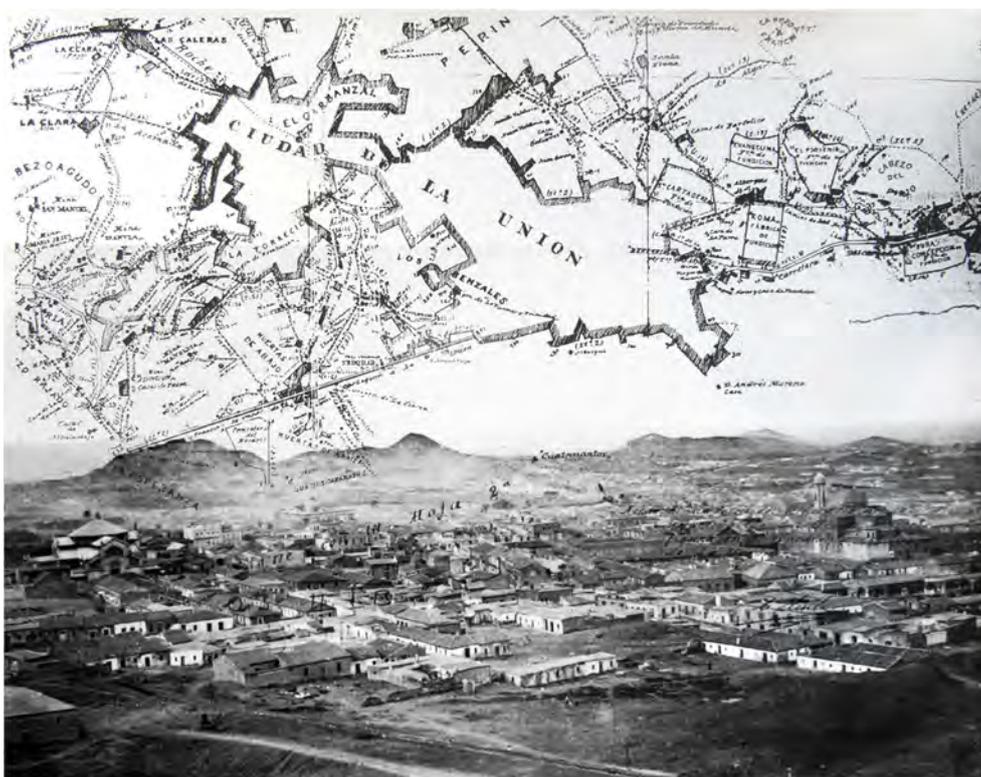


Tabla 4.3.2 en anexo y figura 4.3.22), las obras realizadas consistieron, no tanto en edificaciones de nueva planta, sino en proyectos de reforma de las fachadas, de las plantas bajas y en la elevación de uno o dos pisos sobre lo existente. Las rentas de la industrialización y el comercio que se invierten en Cartagena (parte no se invierten a nivel local, sino que su beneficios se trasladan a otras zonas debido a el sesgo colonial del tejido industrial y económico), no van a parar por tanto a la urbanización de la ciudad higiénica, saludable y de trazas regulares propuestas por el proyecto de ensanche, sino que se invierten en el embellecimiento modernista de los espacios representativos de la ciudad medieval (frente a las iglesias se ubican los casinos, cafés, círculos o teatros).

Tan solo las manzanas lindantes con el casco histórico, las que ocupaban el espacio de las murallas derribadas o aquellas que daban frente a la Alameda de San Antón, acogieron algún palacete o chalet, alguna institución religiosa/caritativa o algún equipamiento público junto a las fábricas.

El proletariado obrero que trabajaba en las fábricas ocupó las laderas más empinadas y las partes altas de los cerros del recinto de la plaza fuerte y las laderas del Castillo de los Moros junto al núcleo pesquero-industrial de Santa Lucía y Los Mateos, a lo largo de la carretera y la vía minera de conexión con La Unión, trasladándose el estamento intermedio de trabajadores cualificados y profesionales liberales a los suburbios situados más allá del Almarjal, en el perímetro dibujado por la geografía y las derogadas tutelas de defensa de la plaza.

Contradictoriamente el proyecto de ensanche supone un freno para la extensión de la ciudad, favoreciendo **el crecimiento de la ciudad sobre si misma, por tanto, sin extensión y con una múltiple polarización de la urbanización.**

2 • Miedos y prejuicios de la población, también ambiciones.

La expansión N y O que el ensanche proponía tenía algo de inimaginable, era difícil que la población comprendiese que los sitios idóneos para el crecimiento de la ciudad, para ir a vivir (mejor se entiende) fuesen el suelo pantanoso, inundable, receptor de las inmundicias urbanas y foco de epidemias del área del Almarjal; en el caso del ensanche norte ³existirán dudas incluso sobre la capacidad portante del terreno. No era menos complicado que los pequeños burgueses y profesionales liberales se asentaran en el proletario e industrial barrio de Santa Lucía, polvoriento y sucio debido al almacenaje y transporte de mineral desde la Sierra hasta sus muelles, ruidoso por el constante ir y venir de carromatos, vagonetas, barcos..., “inseguro” por su frecuentación por marineros, estibadores, vagabundos...

3 En artículo de Diego Ros McDonnell *El impacto ambiental de las construcciones militares en Cartagena y su entorno*. Revista P+C, nº1, 2010 pp. 69-82 Disponible en : <http://repositorio.bib.upct.es/dspace/bitstream/10317/2484/1/1.6.pdf>, narra la problemática ambiental de la ciudad en los momentos previos al proyecto de ensanche.

c2 • La ciudad dispersa del XIX: las villas burguesas y el crecimiento de los suburbios.

Hemos visto en el apartado c1 de este capítulo cómo las rentas de la industrialización repercutían en la reforma interior de la ciudad; otro de los lugares donde se invirtieron, fue en la construcción de villas en el Campo de Cartagena (palacios urbanos y villas de las familias de Los Aguirre, Los Llagostera, Los Maestre...) con claras referencias tanto a las *villae* romanas como a las almunias árabes⁴, destinadas tanto al ocio como a la producción agrícola arrendada. Este proceso se producía tanto en la llanura litoral próxima a la capital como, aunque con menor intensidad, en el recién creado municipio de la Unión, como atestiguan los catalogados edificios de la Casa de Piñón y la sede del actual Ayuntamientos, ambas propiedad del conocido empresario minero *Tío Lobo* (ver Tabla 4.1.8. Redes políticas y empresariales)

Quizás no sea descabellado adoptar las palabras de Quaroni sobre la burguesía y la urbanística de la Roma antonina, a la burguesía y la urbanística del cambio de siglo (XIX al XX) en Cartagena: *la reacción de los humildes que se han vuelto poderosos es siempre peligrosa: era preciso aislarse para conservar los privilegios y vivir de las rentas. Pero este aislamiento trajo aparejado ese antagonismo entre ciudad y campo que fue el principal factor de Roma como estado y ciudad.* (Quaroni, 2009:74). La burguesía cartagenera, conservadora antes que progresista, parecía más preocupada por convertirse en la nueva aristocracia local que en luchar por una sociedad democrática; emparentar con militares de alto rango o con miembros de la nobleza y ocupar cargos políticos en la administración local y/o nacional eran algunas de sus aspiraciones.

4 Del árabe hispánico *almúnya*, quinta, y este del árabe clásico *munyah*, deseo.

Fig. 4.3.22 Retículas y tejidos mallados proyectados como modelos de extensión de Cartagena (Ver Anexo 4.4, tablas 4.4.1 y 2, Secciones y tipos de calles propuestas por el 1^{er} y 2^o Proyecto de Ensanche)

- a. Esquemas de la malla del primer ensanche
- b. Esquema del segundo proyecto de ensanche

Las calles, en ambos esquemas, están representadas según la dimensión transversal de los proyectos.

Fuente. Elaboración propia a partir de las descripciones de los autores del Proyecto de Ensanche en: Memoria publicada en la revista de Obras Públicas N^o 1165 (03) Tomo I (Año 1898) y *Memoria del Proyecto de urbanización de la calle Paseo de Alfonso XIII y de las calles 2, 3,4,6,7,8 ,10,12,13,14,15,16,17,19,20,B,C,G,PLAZA K y prolongación San Diego, 31 de agosto de 1904* . Arq. Francisco de Paula y Oliver. Del Archivo Municipal.

Tipos de calles del primer proyecto de Ensanche

-  *Ejes principales*
-  *Ejes secundarios N-S*
-  *Ejes secundarios E-O*
-  *Ejes terciarios N-S*
-  *Diagonales y calles singulares*
-  *Malla ensanches menores*
-  *Eje central existente de Santa Lucía (Paseo de las Delicias)*
-  *Malla del ensanche Este*
-  *Malla ensanches menores, San Antón y El Peral.*

Tipos de calles del segundo proyecto de Ensanche

-  *Ejes principales*
-  *Ejes secundarios*

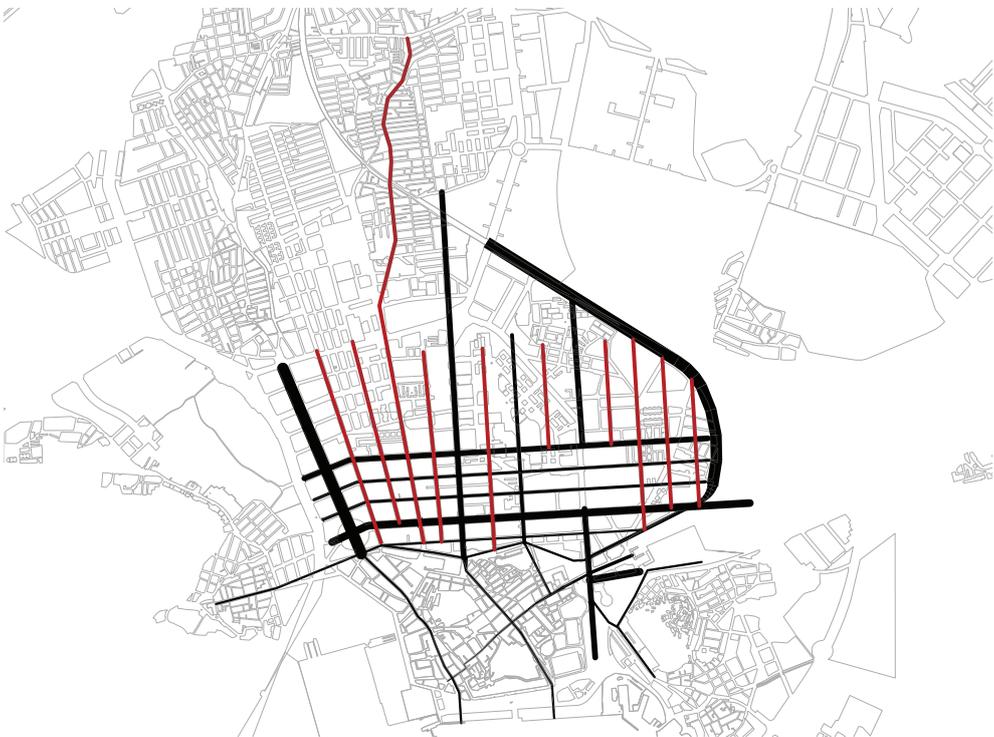
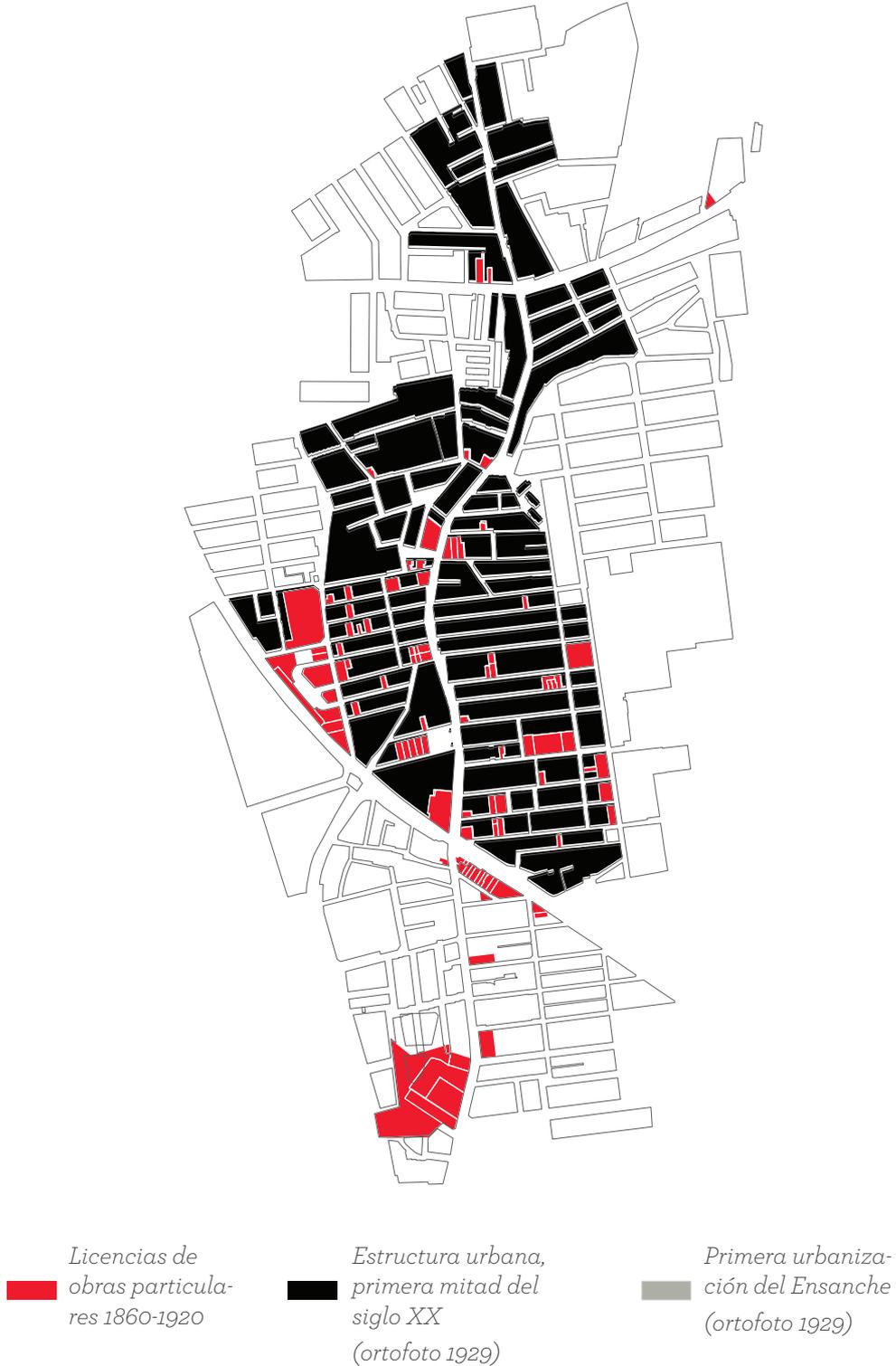
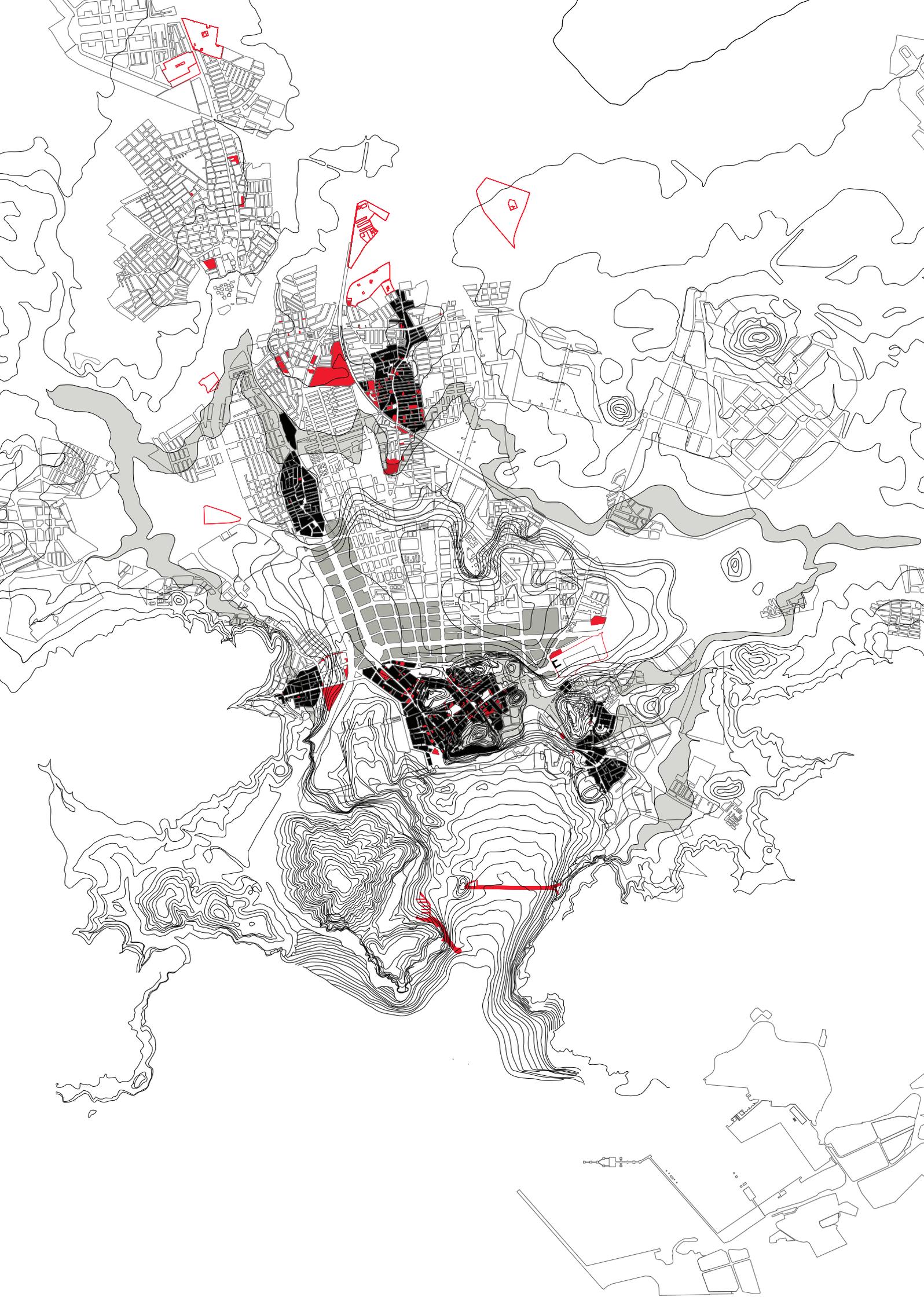


Fig. 4.3.23 Una ciudad dispersa del XIX:
las villas burguesas y el crecimiento de los suburbios.

Fuente. Elaboración propia a partir de expedientes de obras particulares del Archivo Municipal (ver Tabla 4.3.2. Licencias de obras en Anexo 4.3)





De esta ciudad le hablaré de largo. Me parece, por lo poco que he visto, un nido de término medio de respectability, de cursilería tal vez. Dedicarse a criar hijos para militares e hijas para militaras. Por lo demás buena gente.

Carta de Unamuno a Hipólito Rodríguez Pinilla tras su visita a Cartagena al ser invitado para dar un discurso en los Juegos Florales de Santa Lucía, 6 de agosto de 1902.

Unamuno y Cartagena en Hernández, 1997

4.3.d • Las diputaciones y los barrios: un mosaico de identidades y morfologías.

Es posible que el fracaso del ensanche, derivase hacia una imagen nucleada de la ciudad o, al menos la fortaleciese; las antiguas diputaciones, crecidas y transformadas en barrios de la ciudad, mostraban una imagen de piezas autónomas, independientes, discontinuas, en algunos casos con fuerte identidad, a lo largo de la primera mitad del siglo XX. San Antonio Abad, Los Dolores, El Peral, Santa Lucía, La Concepción, ... aparecen como núcleos satélites de la ciudad central conectados mediante el tranvía.

El plan del 61 y el 74 aunque muy distintos, estuvieron influidos por las ideas del urbanismo inglés y las preocupaciones castrenses de defensa (rápida evacuación de la población, traslado de tropas, aislamiento de conflictos, etc.). Rompieron con las influencias francesas e italianas de siglos anteriores, dibujando unas mallas orgánicas que organizan separadamente los flujos viarios y los peatonales, la residencia en contacto directo con los espacios naturales y con una densidad edificatoria y ocupación del suelo bajas; los barrios estructurados según distritos independientes, con dotaciones suficientes y bien conectados a través del transporte y el sistema de parques. La forma unitaria de la ciudad se construye desde la independencia de las partes. Ambos planes resultan estimulantes para la discusión urbanística, aunque producen grandes dudas sobre lo acertado de sus dimensiones y el complicado mantenimiento y gestión de los extensos servicios urbanos, equipamientos y espacios públicos, desde propuestas de compacidad y densidad tan bajas.

Esta fragmentación reinante en la periferia de Cartagena es el resultado de distintos momentos y procesos de urbanización de la ciudad. Los barrios extramuros y las diputaciones rurales, junto a los caminos o veredas que comunicaban los escasos lugares habilitados del Campo de Cartagena, han actuado históricamente como focos de crecimiento y soporte de la urbanización en los momentos de escasez de suelo y residencia en el recinto amurallado.

El aumento de población producido en el siglo dieciocho tras el nombramiento de Cartagena como Arsenal y Base Real en el Mediterráneo, pero principalmente en la segunda mitad del siglo siguiente, con el incremento poblacional generado por la necesidad de abundante mano de obra para el laboreo en la Sierra Minera, de obreros para las fábricas e industrias vinculadas a la metalurgia, la construcción naval o el comercio del puerto, desencadenó el necesario desarrollo del caserío fuera de las murallas, en busca de un ambiente urbano saludable alejado del hacinamiento del centro histórico y de los abusos de los arrendatarios⁵.

Como otras muchas ciudades, Cartagena para responder a esta necesidad planteó el derribo de sus murallas y desarrolló su Proyecto de Ensanche sobre los suelos pantanosos del Almarjal coincidentes con las Zonas Polémicas de Defensa de la Plaza Fuerte, bajo el respaldo legislativo de la segunda revisión (1892) de la Ley de Ensanches de 1864⁶.

5 “... habrá que emigrar de una ciudad donde la vida es imposible por lo cara, donde las viviendas se pagan á subido precio.” El Eco de Cartagena , 21 de febrero de 1883 Año XXIII- n.º. 6533 Hemeroteca AMC

6 La ley del 29 de junio de 1864, supone el inicio del derecho legislativo en España, y en ella se fijaban las reglas que debían seguir las obras para el Ensanche de las poblaciones. Dicha Ley tuvo dos modificaciones, la primera en 1876 y la segunda en 1892, manteniéndose vigente prácticamente hasta su derogación por la Ley del Suelo y Ordenación Urbana de 1965. La primera Ley de Ensanche de 1864, supuso una perversión de la teoría urbanística formulada por Ildefonso Cerdá en paralelo al proyecto de Ensanche de Barcelona. La revolucionaria idea de cesión de parte de la propiedad privada para el bien común y en beneficio mutuo, (los propietarios del suelo debían ceder parte de su propiedad y urbanizar calles, plazas, etc., ya que un buen espacio público repercutiría beneficiosamente en el valor de sus propiedades privadas) planteada por Cerdá y que intentó materializarse en el proyecto de ley de Posada Herrera (14-V-1850/ 16-I-1863), encontró una fuerte oposición por parte de los propietarios del suelo y los juristas de tinte conservador, que con fuertes presiones y acalorados debates lograron imponer la concepción liberal de la propiedad urbana en la ley del 64. Esto suponía que los Ayuntamientos se convertían en los agentes urbanizadores, “regalando” los beneficios de la urbanización a los propietarios de los suelos, este hecho junto a la reglamentación de las indemnizaciones y las ventajas fiscales de los propietarios, así como su protagonismo en las Comisiones de Ensanche, ampliadas en la reforma de 1892, favoreció en apariencia, los proyectos de ensanches en numerosas poblaciones españolas, entre ellas Cartagena. Sin embargo, una cosa fue la redacción de los proyectos y otra su desarrollo y ejecución, al cargar a las exiguas cuentas municipales los costes de urbanización e indemnización, se puso en marcha todo un sistema especulativo de los propietarios del suelo y el sistema crediticio bancario, -coincidentes en muchos casos-, que en vez de favorecer la construcción de los ensanches supuso su freno.

Esta nota es deudora de los trabajos realizados por los profesores Bassols Coma, Solá-Morales y Gómez Ordóñez que pueden consultarse y ampliarse en el n.º 107-108 de la revista Ciudad y Territorio y en el libro *Cerdá: Ensanche* del Laboratorio de Urbanismo de Barcelona.

Tabla 4.3.1 Cuantificación de las licencias de obras en el ensanche, el casco históricos y los barrios extramuros

Fuente: elaboración propia a partir de las tablas de “Edificios de nueva planta y reformas en Cartagena y barrios suburbanos, según las Actas Capitulares y las licencias de Policía Urbana” Pérez Rojas, 1986. Cartagena: 1894- 1936: 182-183

	1878-1915	1916-1936	1878-1936	Total
Recinto				1811
Nueva planta	161	41	202	
Reforma	618	498	1116	
Añadido	191	83	274	
Reedificar	153	66	219	
Ensanche				226
Nueva planta	118	96	214	
Reforma	4	8	12	
Añadido				
Reedificar				
Suburbios				1421
San Antonio				
Nueva planta	47	104	151	205
Reforma	17	35	52	
Añadido				
Reedificar	2		2	
Peral				
Nueva planta	97	234	331	394
Reforma	11	52	63	
Añadido				
Reedificar				
Los Dolores				
Nueva planta	43	344	387	445
Reforma	7	41	48	
Añadido				
Reedificar				
Concepción				
Nueva planta	101	89	190	153
Reforma	15	48	63	
Añadido				
Reedificar				
Santa Lucía				
Nueva planta	63	100	163	224
Reforma	26	33	59	
Añadido	1		1	
Reedificar	1		1	

La lentitud de este proceso es atribuible a una conjunción de circunstancias: discrepancias entre los intereses estatales de carácter militar y los civiles del municipio, problemas técnicos y económicos en la desecación y relleno de la laguna interior, unidos a las reticencias y miedos de la población para alojarse en este espacio tradicionalmente inundable, receptor de vertidos de todo tipo y foco de infecciones⁷, intereses especulativos de los grandes propietarios de tierra y carácter conservador de la sucesivas legislaciones en materia de urbanismo, falta de financiación, y/o simplemente, una sociedad cartagenera carente de la energía cívica precisa para impulsar una idea conjunta de ciudad como patrimonio colectivo que le permitiese apostar por la estructura flexible del ensanche y comprender la potencia expansiva latente en su abstracción y capacidad de organización⁸. Ésto derivó en la construcción de viviendas en el borde del Almarjal, en las laderas y promontorios secos que históricamente habían sido habitados, entre las curvas topográficas de altitud diez y veinte metros sobre el nivel del mar, como se refleja en el número de licencias de obras solicitadas en el recinto histórico y en el Ensanche (Tabla 4.3.1). Con ello, los terrenos del Ensanche se convirtieron en una muralla invisible, alrededor de la que fue configurándose un cinturón de núcleos proletarios de angostas vías, sin las indispensables obras de pavimentación, servicios de abastecimiento de agua, saneamiento o alumbrado, y una pobre edificación.

Por tanto la ciudad no hacía más que seguir creciendo e implosionando su recinto histórico, y, como mucho, parasitar de algunas débiles infraestructuras suburbanas. Los datos de la tabla adjunta denominada “Número de licencias de obra en el recinto histórico y ensanche” muestran esa fotogra-

7 “La malaria del Almarjal envenena no sólo el ambiente de la ciudad, sino que se extiende por nuestros campos y diputaciones, e infiltra y contamina con su ponzoña el ambiente de las villas de La Unión, Fuente-Álamo, Pacheco y otras, que sufren también cuando nosotros sufrimos, los estragos de la fiebre y las mortalidades de la epidemia.” El eco de Cartagena, 19 de diciembre de 1888, El Saneamiento de Cartagena IV. Hemeroteca AMC

8 Gómez Ordóñez, J. L. *El año Cerda: la fascinación por los orígenes*. D'ur, 01-2010. Disponible en : http://www.dur.upc.edu/papers_ur1/articulos_PDF_def/any%20cerda_gomez%20ordonez_cast.pdf

fía entre 1878 y 1936, donde se aprecia que casi el 80% de las reformas de edificaciones hasta poco antes de empezar la Guerra Civil seguían produciéndose en el recinto histórico, mientras que el 75% de las obras de nueva planta lo hacían en los suburbios.

Cartagena duplicó su población entre 1860 y 1910 (Ver tabla 4.1.2), lo que precipitó el derribo de las murallas que asfixiaban la plaza militar e impulsaba así la redacción del Proyecto de Ensanche, Reforma Interior y Saneamiento. Sin embargo, los acontecimientos internacionales que desembocaron en la Primera Guerra Mundial supusieron para Cartagena, como enclave portuario y minero, un importante freno en su crecimiento económico y, por tanto, poblacional.

Las pérdidas más importantes (de población) se producen en 1911-1920, pero los núcleos urbanos se verán afectados sobre todo en 1901-1910, de manera que en esta primera etapa las diputaciones rurales absorbieron, en parte, las fugas de la ciudad y de los barrios extramuros. Compensación que no se producirá en el segundo ciclo (1911-1920), pues el incremento de los barrios será insuficiente para equilibrar la recesión producida en la ciudad y en los núcleos rurales.

Egea Bruno, 1986: 33

El cuadro comarcado no puede ser más desolador (1909-1923): "Aquí no hay trabajo; paralizada la minería, cerradas la fábrica, desiertos los talleres, despuéblese Cartagena y su campo y su sierra; braceros, mineros, mecánicos, proletarios de diversos oficios, alístense para emigrar; [...]"

Germinal. Cartagena, 26-VII-1919:80

De nuevo los barrios que absorbieron a la población expulsada de la ciudad central durante las dos primeras décadas del siglo XX, fueron los mismos que incrementaron notablemente su población durante el XVIII⁹, con la construcción del complejo militar e industrial del Arsenal y durante el XIX, con el despegue industrial y comercial vinculado al puerto y la minería.

Durante las últimas dos décadas del siglo XIX se presentaron diversos proyectos para construir y explotar una red de tranvías de tracción animal y/o de vapor que conectaban los arrabales de Santa Lucía (centro productivo) y San Antón (residencia obrera). Las distintas concesiones consiguieron finalmente poner en servicio una línea más o menos continua entre ambos barrios, que atravesaba el centro histórico, entrando por la Puerta de San José seguía la traza angosta de las calles del Duque-Cuatro Santos, Plaza de San Francisco hasta las Puertas de Murcia, de donde salían dos ramales: uno hacia el Muelle de Alfonso XII y otro hacia las de Madrid por la calle del Carmen (ida) y Jabonerías (vuelta). Fuera del recinto recorría la Alameda hasta San Antón, continuando después hasta Los Dolores o desviándose en diagonal hacia el Peral. Existieron otras propuestas de trazado, entre los barrios, que no atravesaban el centro histórico, una por el muelle de Alfonso XII, otra anular por la Calle Real-Muelle de Alfonso XII-Gisbert-Parque de Artillería, otra que dotaba a los principales ejes del proyecto de ensanche de un sistema mallado de tranvías, ... pero lo cierto es que cuando en los primeros años del XX las compañías de tranvías (de capital inglés y belga principalmente) se interesan por electrificar las deficientes pero transitadas líneas de tranvías existentes, no plantearon

9 “Aunque la agricultura cartagenera era mayoritariamente de secano, había regadío en determinadas zonas que tenían pozos naturales o alguna fuente de agua, como las huertas de San Antón, regadas por las fuentes de Cubas y la Perdiz, quizás también la de los Dolores, y algunos alrededores, como el Hondón y Santa Lucía, con riego de la fuente de San Juan y de pozos explotados con norias y aceñas. Las dos primeras fuentes dieron lugar al poblamiento de núcleos como Los Cuatro Molinos y San Antón, barrios que recogieron parte de la población que no encontró casa en el casco urbano de Cartagena al producirse el gran crecimiento demográfico del siglo XVIII”. Abad Merino, M. *Ordenanzas de la Ciudad de Cartagena (1738)*, Murcia, Universidad de Murcia, 2002: 57.

cambios sustanciales en el trazado. Tan solo trasladaron la línea de calle de Jabonerías-Mayor-Muelle de Alfonso XII a la calle Real y ortogonalizaron la diagonal al Peral según las calles urbanizadas del Ensanche para recoger los flujos de las primeras construcciones que lo ocupaban (entre ellas la Fábrica de Luz) y posteriormente los de Ciudad-Jardín.

La Compañía de Tranvías de Cartagena, facilitó el desarrollo de los barrios de Los Dolores y El Peral, al quedar conectados permanentemente con el centro de la ciudad y las zonas productivas del sector de levante, pero no resultó un impulso para el Ensanche.

Un tercer grupo de proyectos que dibujan una organización espacial según vectores de crecimiento será tratado en el capítulo siguiente.

Fig. 4.3.24 Fotografía de las Puertas de Murcia, lugar de intercambio y parada de los tranvías urbanos a principios del siglo XX

Autor: Passaporte, António (1901-1983)

Fuente: Fototeca, LOTY 05784 .

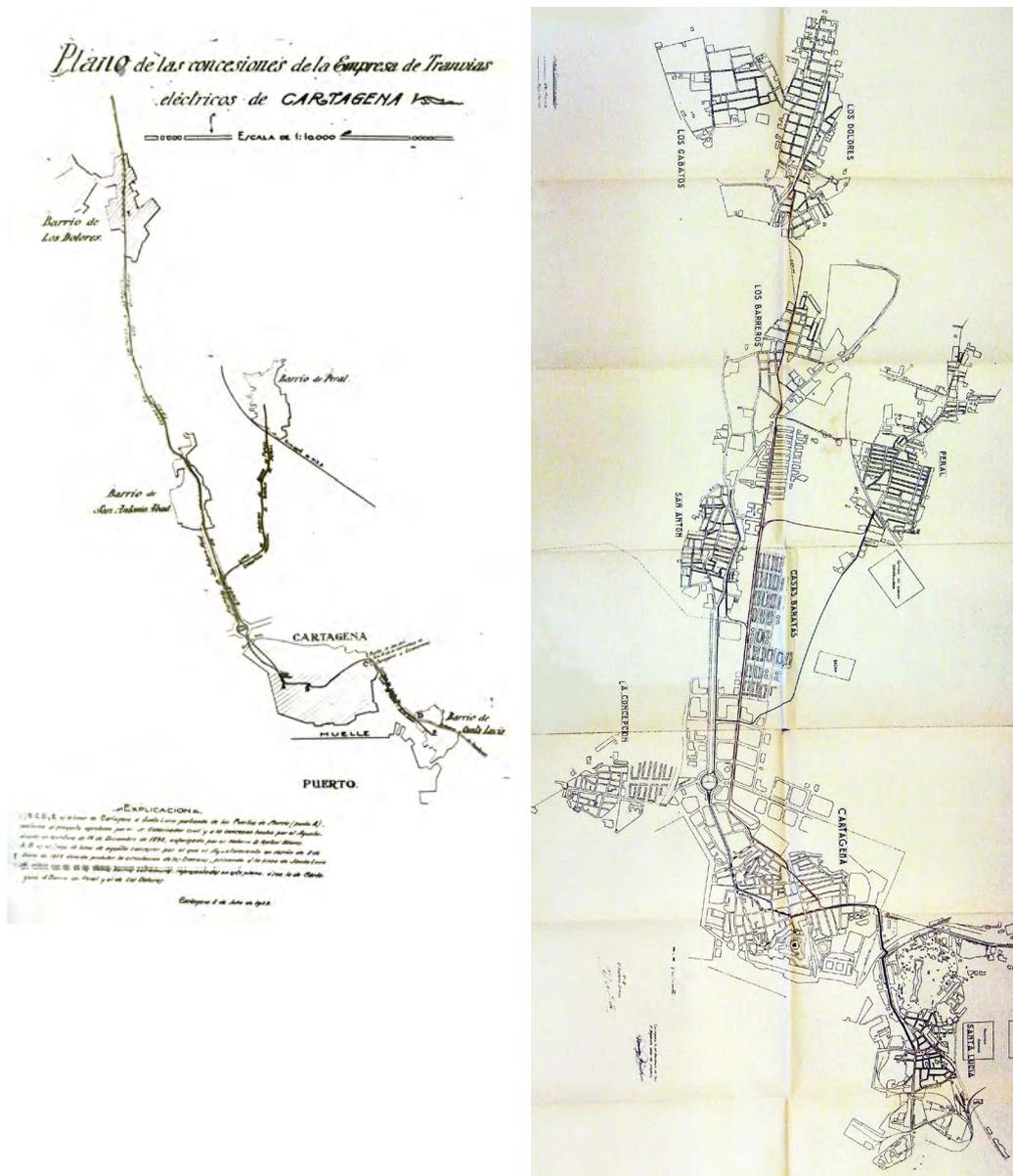


Fig. 4.3.25 Primeras líneas de tranvía eléctricos 1923 y máximo desarrollo de la mismas 1936

Fuente:

1 AMC-PL00010- EX. Mapas, planos, partituras, etc. 1923 Plano de concesiones de la empresa de tranvías eléctricos de Cartagena (fotocopia)

2 AMC-CH0203800017. Ex. tranvías de Cartagena. 1946-1949



ANEXO 4.3.

**Tabla 4.3.2 Una ciudad dispersa del XIX:
las villas burguesas y el crecimiento de los suburbios.**

Fuente. Elaboración propia a partir de los expedientes de Licencias de obras particulares del AMC

	Viviendas Burguesas	Calle	Diputaciones	Barrios
	Año/calle/nº/propietario/arquitecto	Nombre documento original		
1	1871 Calle ¿? Parcela N°2. Propietario: Don Juan Balaguer. Arq. Carlos Mancha Escobar	?	Cartagena	Cartagena Casco
2	1871 Calle ¿? parcela N°3. Propietario: Don Alfonso López. Arq. Carlos Mancha Escobar	?	Cartagena	Cartagena Casco
3	1903 Edificio de oficinas para la Empresa de Ensanche y Saneamiento. Arq. Tomas Rico Valarino	?	Cartagena	Cartagena Casco
4	1907 El Gran Hotel. Promotor. Don celestino Martínez. Arq. Tomas Rico Valarino	?	Cartagena	Cartagena Casco
5	1914 Calle Amalio Gimeno, N°15. Propietario: Don Ginés López. Arq. Francisco de Paula Oliver y Rolandi	Amalio Gimeno	Cartagena	Cartagena Casco
6	1900 Calle Ancha de la Serreta y Calle de la Macarena N°21. Propietario: Don Martín Navalón. Arq. Fernando Egea	Ancha de la Serreta	Cartagena	Cartagena Casco
7	1900 Calle Ancha de la Serreta, N°36. Propietario: Don Victoriano Meroño. Arq. Fernando Egea	Ancha de la Serreta	Cartagena	Cartagena Casco
8	1912 Calle del Arco de la Caridad, esquina Plaza de Valarino-Togores. Arq. Víctor Beltrí Roqueta	Arco de la Caridad	Cartagena	Cartagena Casco
9	1878 Calle Canales, N°6. Arq. Fernando Egea	Canales	Cartagena	Cartagena Casco
10	1893 Plaza de Castelini, N°6y8, (reforma). Propietario: Don Pascual Anatasio. Arq. Julio Egea López.	Castelini, Pl.	Cartagena	Cartagena Casco
11	1858 Calle Cuatro Santos (fachada) Propietario: Antonio Prieto. Arq. Carlos Mancha Escobar	Cuatro Santos	Cartagena	Cartagena Casco
12	1858 Calle Cuatro Santos (fachada) Propietario: Salvador Sesus Arq. Carlos Mancha Escobar	Cuatro Santos	Cartagena	Cartagena Casco
13	1870 Calle de Cuatro Santos N°??(Fachada). Propietario: Don José Vidal Legado. Arq. Carlos Mancha Escobar	Cuatro Santos	Cartagena	Cartagena Casco
14	1888 Calle Cuatro Santos N°6. Propietario: Don José Luque. Arq. José Sáenz de Tejada	Cuatro Santos	Cartagena	Cartagena Casco
15	1909 Calle de los Cuatro Santos, N°35. Arq. Tomas Rico Valarino	Cuatro Santos	Cartagena	Cartagena Casco
16	1910 Calle de Cuatro Santos, N°9. Propietario: Doña Rosario Daci. Arq. Julio Egea López.	Cuatro Santos	Cartagena	Cartagena Casco
17	1915 Calle de Cuatro Santos, N°17(fachada). Propietario: Don José Arroyo. Arq. Lorenzo Ros Acosta	Cuatro Santos	Cartagena	Cartagena Casco
18	1915 Calle de Cuatro Santos, N°19. Arq. Lorenzo Ros Acosta	Cuatro Santos	Cartagena	Cartagena Casco
19	1906 Calle de Canales, N°27 y29. Propietario. Don Eduardo Cañabate. Arq. Francisco de Paula Oliver y Rolandi	de Canales	Cartagena	Cartagena Casco

Viviendas Burguesas		Calle	Diputaciones	Barrios
Año/calle/nº/propietario/arquitecto		Nombre documento original		
20	1893 Calle de la Caridad, N°2. Propiedad: Doña Carmen Delgado. Arq. Tomas Rico Valarino	de la Caridad	Cartagena	Cartagena Casco
21	1908 Calle de la Caridad, N°10 (reforma). Propietario: Don Mariano Pérez, en representación de Doña Josefa Gelabert Abril. Arq. Francisco de Paula Oliver y Rolandi	de la Caridad	Cartagena	Cartagena Casco
22	1863 Calle de la Caridad y calle de Villalba Propietario: Señor Marques de Camachos. Arq. Carlos Mancha Escobar	de la Caridad/de Villalba	Cartagena	Cartagena Casco
23	1914 Calle de la Concepción N°4, esquina Plaza de San Gines. Arq. Víctor Beltrí Roqueta	de la Concepción	Cartagena	Cartagena Casco
24	1862 Plaza de la Cruz. Propietario: Don José Marjedina??. Arq. Carlos Mancha Escobar	de la Cruz, Pl.	Cartagena	Cartagena Casco
25	1871 Calle de la Jara, N°1. Propietario. Don Eleuterio Onrubia. Arq. Nicomedes Perier y García	de la Jara	Cartagena	Cartagena Casco
26	1906 Calle de la Jara N°4. Propietario: Diego Alesson Arq. Víctor Beltrí Roqueta	de la Jara	Cartagena	Cartagena Casco
27	1906 Calle de la Macarena N°23 y calle del Barranco, N°22. Propietario: Mariano Hernandez Arq. Mariano Spottorno y Sanz de Andino	de la Macarena	Cartagena	Cartagena Casco
28	1860 Plaza de la Merced, N°11. Propietario: Carlos Ros. Arq. José Polo y Pavía	de la Merced, Pl.	Cartagena	Cartagena Casco
29	1873 Plaza de la Merced, esquina con Calle subida a san Diego (fachada) . Propietario: Doña Cruz Gomez. Arq. Carlos Mancha Escobar	de la Merced, Pl.	Cartagena	Cartagena Casco
30	1859 Calle de la Palma, N°. Propietario: Isidro Cuenca Arq. José Polo y Pavía	de la Palma	Cartagena	Cartagena Casco
31	1906. Calle de la Palma, N°12. Propietario: Don Joaquín Segado. Arq. Víctor Beltrí Roqueta	de la Palma	Cartagena	Cartagena Casco
32	1859 Callejón de la Torre, s/n, . Arq. José Polo y Pavía	de la Torre	Cartagena	Cartagena Casco
33	1914 Calle de Palas, N°11.. Arq. Francisco de Paula Oliver y Rolandi	de Palas	Cartagena	Cartagena Casco
34	1906 Calle del Aire, N°22. Propietario: Don Juan Oliva. Arq. Mariano Spottorno y Sanz de Andino	del Aire	Cartagena	Cartagena Casco
35	1906 Calle del Aire, N°6 y 8, esquina Calle de los Cuatro Santos, N°1 (reforma). Propietario: Don salvador Clares. Arq. Mariano Spottorno y Sanz de Andino	del Aire/Cuatro Santos	Cartagena	Cartagena Casco
36	1908 Calle del Alto, N°3 (reforma). Propietario: Don Ángel Delgado Quetenti???. Arq. Julio Egea López López	del Alto	Cartagena	Cartagena Casco
37	1892 Calle del Alto N°39 y Calle San Matias, N°38. Propietario: Don Gregorio Jover Y Orozco. Arq. José Sáenz de Tejada	del Alto/ San Matias	Cartagena	Cartagena Casco
38	1892 Calle del Angel, N°45. Propietario: Doña Valentina Colao de Niguez. Arq. José Sáenz de Tejada	del Angel	Cartagena	Cartagena Casco
39	1900 Calle de la Palma, N°17. Propietario: Don Andrés Casal. Arq. Francisco de Paula Oliver y Rolandi	del aPalma	Cartagena	Cartagena Casco

Viviendas Burguesas		Calle	Diputaciones	Barrios
Año/calle/nº/propietario/arquitecto	Nombre documento original			
40	1863 Calle del Ayre?. Propietario: Don Vicente Manzano. Arq. Fernando Egea	del Ayre	Cartagena	Cartagena Casco
41	1866 Calle del Ayre y calle de Medieras, Nº?? Propietario: Don Antonio Carrasco. Arq. Carlos Mancha Escobar	del Ayre/Medieras	Cartagena	Cartagena Casco
42	1906 Calle de Caballero, Nº3y 5 (reforma). Propietario: Don Francisco Pescador. Arq. Mariano Spottorno y Sanz de Andino	del Caballero	Cartagena	Cartagena Casco
43	1858 Calle del Carmen (fachada) Propietario: Posada de la Rosa. Arq. Carlos Mancha Escobar	del Carmen	Cartagena	Cartagena Casco
44	1889 Calle del Carmen, Nº65(fachada). Arq. Tomas Rico Valarino	del Carmen	Cartagena	Cartagena Casco
45	1912 Calle del Carmen, nº88. Propietario: Don Joaquín Madrid??. Arq. Francisco de Paula Oliver y Rolandi	del Carmen	Cartagena	Cartagena Casco
46	1912 Calle del Carmen, Nº18 ,20y 22. Propietario: Doña María Jufera??. Arq. Francisco de Paula Oliver y Rolandi	del Carmen	Cartagena	Cartagena Casco
47	1912 Calle del Carmen, Nº69 y 71. Propietario: Don José Nieto. Arq. Francisco de Paula Oliver y Rolandi	del Carmen	Cartagena	Cartagena Casco
48	1892 Calle del Carmen, Nº20 (reforma). Propietario: Don Francisco Mata. Arq. Julio Egea López	del Carmen	Cartagena	Cartagena Casco
49	1893 Calle del Carmen, Nº94-96. Propietario: Don Venancio Izquierdo y Talon. Arq. José Sáenz de Tejada	del Carmen	Cartagena	Cartagena Casco
50	1908 Calle del Carmen y Calle de Sagasta (antes Jaboneras), solares 73, 75, 77, 79,81. Propietario: Don José Nieto Asensio. Arq. Tomas Rico Valarino	del Carmen/Sagasta	Cartagena	Cartagena Casco
51	1908 Calle del Carmen (trasera a c/Sagasta), Nº85. Propietario: Doña Francisca y Don Juan Dorda. (reforma). Arq. Victor Beltrí Roqueta	del Carmen/Sagasta	Cartagena	Cartagena Casco
52	1893 Calle del Carmen y Calle de San Roque, Nº63-65. Propiedad: Don José Gracia. Arq. Tomas Rico Valarino	del Carmen/San Roque	Cartagena	Cartagena Casco
53	1912 Calle del Carmen y Calle San Roque. Propietario: Don Fabián Méndez. Arq. Francisco de Paula Oliver y Rolandi	del Carmen/San Roque	Cartagena	Cartagena Casco
54	1863 Calle del Duque (fachada). Propietario: Don Juan Cervantes. Arq. Fernando Egea	del Duque	Cartagena	Cartagena Casco
55	1863 Calle del Duque. Propietario: Don Antonio Carreras. Arq. Fernando Egea	del Duque	Cartagena	Cartagena Casco
56	1904. Calle del Duque. Propiedad: Don J. Castello Girones. Arq. Victor Beltrí Roqueta	del Duque	Cartagena	Cartagena Casco
57	1864 Calle del Niño y calle del Beal. (reforma) Propietario: ¿?. Arq. Carlos Mancha Escobar	del Niño/del Beal	Cartagena	Cartagena Casco
58	189?? Plaza del Sevillano, Nº2. Propietario: Don Mariano Varland Arq. Julio Egea López.	del Sevillano, Pl.	Cartagena	Cartagena Casco
59	1912 Plaza de Garcia Alix, Nº4. Propietario: Doña Encarnación Alfaro. Arq. Francisco de Paula Oliver y Rolandi	Garcia Axix, Pl.	Cartagena	Cartagena Casco
60	1864 Calle Honda, Nº31. Propietario: Don Liberado Mo???. Arq. Fernando Egea	Honda	Cartagena	Cartagena Casco

	Viviendas Burguesas	Calle	Diputaciones	Barrios
	Año/calle/nº/propietario/arquitecto	Nombre documento original		
61	1870 Calle de Ignacio García, Nº10. Propietario: Don Simón Aguirre. Arq. Nicomedes Perier y García	Ignacio Garcia	Cartagena	Cartagena Casco
62	1858 Calle de Santa Florentina, Nº23. Arq. José Polo y Pavía	Jabonerías	Cartagena	Cartagena Casco
63	1859 Calle de Jabonerías, Nº21. Propietario: José Llorcas Arq. José Polo y Pavía	Jabonerías	Cartagena	Cartagena Casco
64	1863 Calle Jabonerías (fachada) Propietario: Andrés Peo ¿?do. Arq. Carlos Mancha Escobar	Jabonerías (= Sagasta)	Cartagena	Cartagena Casco
65	1870 Calle de Lizana Nº6y 7. Propietario: Don Bonifacio Martínez. Arq. Carlos Mancha Escobar	Lizana	Cartagena	Cartagena Casco
66	1892 Calle de Lizana Nº21. Propietario: Conde de Alpuente. Arq. Fernando Egea	Lizana	Cartagena	Cartagena Casco
67	1869 Calle de la Maestranza y Plaza del Arsenal, parcela 101, Nº100. Arq. Fernando Egea	Maestranza/Arsenal, Pl.	Cartagena	Cartagena Casco
68	1893Calle de Marango y Calle del Duque, Nº26 (reforma). Propietario: Don Antonio Norte. Arq. Julio Egea López	Marango/del Duque	Cartagena	Cartagena Casco
69	1888 Calle Martin Delgado Nº13. Propietario: Don José Conesa Navarro. Arq. José Sáenz de Tejada	Martin Delgado	Cartagena	Cartagena Casco
70	1892 Calle de Mayor , Nº21 (fachada). Propietario: Don Carlos Piseti. Arq. Julio Egea López	Mayor	Cartagena	Cartagena Casco
71	1913 Calle Mayor, Nº37-38 Propietario: Don Estevan Llagostera. Arq. Víctor Beltrí Roqueta	Mayor	Cartagena	Cartagena Casco
72	1913 Calle de Mayor y Plaza del Rey. Propietario: Don Estevan Llagostera. Arq. Víctor Beltrí Roqueta	Mayor/del Rey, Pl.	Cartagena	Cartagena Casco
73	1??? Ayuntamiento. Arq. Tomas Rico Valarino	Mayor/Real	Cartagena	Cartagena Casco
74	1888 Calle de Medieras Nº2. Propietario: Arq. José Sáenz de Tejada	Medieras	Cartagena	Cartagena Casco
75	1912 Calle de Montanaro, Nº4 y 6. Arq. Francisco de Paula Oliver y Rolandi	Montanaro	Cartagena	Cartagena Casco
76	1893Calle de la Moreria Baja y Calle subida a la Moreria Alta, Nº8 (reforma). Propietario: Don Santiago Cordoba. Arq. Julio Egea López	Moreria Baja/subida Moreria alta	Cartagena	Cartagena Casco
77	1864 Calle de la Muralla del Mar, Nº3. Propietario: Doña Catalina Miñas???. Arq. Fernando Egea	Muralla del Mar	Cartagena	Cartagena Casco
78	1871 Calle de Osuna y Plaza de las Monjas. Arq. Fernando Egea	Osuna/ de las Monjas, Pl.	Cartagena	Cartagena Casco
79	1907 Calle Principe de Vergara, Nº¿? (fachada).. Arq. Mariano Spottorno y Sanz de Andino	Principe de Vergara	Cartagena	Cartagena Casco
80	1909 Calle Principe de Vergara, Nº4 (fachada). Propietario: Doña Encarnación Alfaro. Arq. Tomas Rico Valarino	Principe de Vergara	Cartagena	Cartagena Casco
81	1872 Calle Puertas de Murcia, Propietario: Don Andrés Pedreño. Arq. Carlos Mancha Escobar	Puertas de Murcia	Cartagena	Cartagena Casco
82	1912 Calle Real, Nº12 y 13. Propietario: Don José Nieto. Arq. Francisco de Paula Oliver y Rolandi	Real	Cartagena	Cartagena Casco

	Viviendas Burguesas	Calle	Diputaciones	Barrios
	Año/calle/nº/propietario/arquitecto	Nombre documento original		
83	1906. Plaza de Risueño. Propietario: Don Pedro Berruezo. Arq. Víctor Beltrí Roqueta	Risueño, Pl.	Cartagena	Cartagena Casco
84	1914 Calle de Sagasta ,Nº1. Propietario: Don José Peinado. Arq. Víctor Beltrí Roqueta	Sagasta	Cartagena	Cartagena Casco
85	1879 Calle Salitre, esquina con la Muralla de Tierra. Propietario: Don Celesforo Hernan?? apoderado de Don Juan Espín. Arq. Fernando Egea	Salitre	Cartagena	Cartagena Casco
86	1906 Calle Salitre, Nº22 y 24 con Muralla de Tierra Nº4. Propietario. Don Antonio Martínez. Arq. Francisco de Paula Oliver y Rolandi	Salitre/Muralla de Tierra	Cartagena	Cartagena Casco
87	1892 Calle San Cristóbal Nº51 y Villalba s/n Arq. Francisco de Paula Oliver y Rolandi	San Cristobal	Cartagena	Cartagena Casco
88	1906 Calle de San Cristobal la Larga, Nº34 (reforma). Propietario: Don Lorenzo Cotorruelo. Arq. Mariano Spottorno y Sanz de Andino	San Cristobal la larga	Cartagena	Cartagena Casco
89	1892 Calle San Diego, Nº38 y 40 Arq. Francisco de Paula Oliver y Rolandi	San Diego	Cartagena	Cartagena Casco
90	1879 Calle de San Fernando Nº??. Propietario: Don Benito Rico Arq. Carlos Mancha Escobar	San Fernando	Cartagena	Cartagena Casco
91	1858 Calle de San Francisco, Nº¿?. Propietario: José Valcarcel Galiano. Arq. Carlos Mancha Escobar	San Francisco	Cartagena	Cartagena Casco
92	1892 Plaza de San Francisco, Nº? (reforma). Propietario: Don Ramón Raez. Arq. Julio Egea López	San Francisco, Pl.	Cartagena	Cartagena Casco
93	1906 Casa Maestre. Plaza San Francisco. Propietario: Don José Maestre, Arq. Marcelino Coquillat Llofrü.	San Francisco, Pl.	Cartagena	Cartagena Casco
94	1904 Glorieta de San Francisco, Nº18. Propietario: ¿?. Arq. Tomas Rico Valarino	San Francisco,Glo.	Cartagena	Cartagena Casco
95	1879 Plaza de San Leandro, Nº6 (fachada). Propietario: Don Juan Blanco apoderado de Don Juan Espín. Arq. Fernando Egea	San Leandro, Pl.	Cartagena	Cartagena Casco
96	1866 Calle de San Miguel Alto, Nº?? Propietario: Don Antonio Álvarez. Arq. Carlos Mancha Esco	San Miguel	Cartagena	Cartagena Casco
97	1859 Calle de San Roque, Nº58. Propietario: José Llorcas Arq. José Polo y Pavía	San Roque	Cartagena	Cartagena Casco
98	1867 Calle San Roque y Calle del Carmen. Arq. Fernando Egea	San Roque/del Carmen	Cartagena	Cartagena Casco
99	1909 Calle de San Roque, Nº1y Calle Sagasta Propietario: Don Joaquín Catá. Arq. Francisco de Paula Oliver y Rolandi	San Roque/Sagasta	Cartagena	Cartagena Casco
100	1907 Plaza de Santa Catalina, esquina con la del Torno. Propietario. Doña Encarnación Alfaro. Arq. Tomas Rico Valarino	Santa Catalina,Pl.	Cartagena	Cartagena Casco
101	1913 Casa nº34. Calle de Santa Florentina. Propietario: Don Federico???? Arq. José Sáez de Tejada	Santa Florentina	Cartagena	Cartagena Casco
102	1869 Calle de la Serreta Nº11 (Fachada). Propietario: Don Diego Gilabert. Arq. Carlos Mancha Escobar	Serreta	Cartagena	Cartagena Casco

Viviendas Burguesas	Calle	Diputaciones	Barrios
Año/calle/nº/propietario/arquitecto	Nombre documento original		
103 1892 Calle de la Serreta, Nº15 Propietario: Don Juan Polo. Arq. Julio Egea López	Serreta	Cartagena	Cartagena Casco
104 1908 Calle de la Serreta Nº38 y calle del Pozo. Arq. Mariano Spottorno y Sanz de Andino	Serreta	Cartagena	Cartagena Casco
105 1870 Plaza de la Serreta, Nº¿ Propietario: Don Diego Gilbert. Arq. Carlos Mancha Escobar	Serreta, Pl..	Cartagena	Cartagena Casco
106 1912 Calle de la Subida a las Monjas. Propietario: Doña Encarnación Alfaro. Arq. Francisco de Paula Oliver y Rolandi	Subida de las Monjas	Cartagena	Cartagena Casco
107 1892 Calle Villalva Larga, Nº4. Propietario: Don José López Sanmartín. Arq. José Sáenz de Tejada	Villalva larga	Cartagena	Cartagena Casco
108 1892 Calle Villalva Larga, Nº6. Propietario: Don José López Sanmartín. Arq. José Sáenz de Tejada	Villalva larga	Cartagena	Cartagena Casco
109 1904 16 viviendas en hilera. Camino de Pozo Estrecho. Propietario: Sociedad la Conciliación. Arq. Julio Egea	Camino Viejo de Pozo Estrecho	San Antonio Abad	La Caridad
110 1906 13 viviendas en hilera. Carretera La Palma a Cartagena. Propietario: Don Antonio Sanchez. Arq: Francisco de Paula Oliver y Rolandi	Carretera La Palma	San Antonio Abad	La Caridad
111 1907 Casa de Don Policarpo Para Guirao. Propietario: Don Policarpo Para Guirao. Arq: Victor Beltri	Carretera La Palma	San Antonio Abad	La Caridad
112 1907 Edificio de tres plantas más nave al oeste de la estación de Mediodía. Propietario: Don José García García. Arq: Tomas Rico			
113 1917 Taller y almacén situado en la antigua carretera de Santa Lucia, por donde discurría el tranvía, frente al matadero Viejo. Propietario: Don José Ruiz. Arq. Lorenzo Ros y Costa	Paseo Delicias	Santa Lucia	Santa Lucia
114 1926 Vivienda en esquina planta baja y piso principal Calle Mayor y carretera de Mazarrón. Propietario: Don José Gracia Martínez. Arq. Lorenzo Ros y Costa	Calle Mayor y Calle de Peroniño	San Antonio Abad	La Concepción
115 1926 Dos viviendas con almacenes en la planta baja. Propietario: Don José Blaya. Arq. Lorenzo Ros y Costa	Paseo de Alfonso XIII con Tierno Galván	Cartagena Casco	Ensanche-Almarjal
116 1923 Vivienda unifamiliar planta baja y 8º piso en la calle nº17, parcela nº 21 de l ensanche. Propietario: Doña Fausta Muñoz Alvarez. Arq. Lorenzo Ros y Costa	Calle de Santiago Ramon y Cajal	Cartagena Casco	Ensanche-Almarjal
117 1929 Vivienda unifamiliar (palacete baja mas principal) . Alameda de San Antón. Arq. Carlos Mancha??		San Antonio Abad	
118 1915 Ampliación de vivienda existente, con vivienda-habitación en la calle Borderan. Arq. Victor Beltri.		Santa Lucia	Santa Lucia
119 1904 Delimitación parcela para equipamiento (¿Colegio Sagrada Familia?) Arq: Francisco de Paula Oliver y Rolandi	Paseo de Alfonso XIII con Angel Bruna	Cartagena Casco	Ensanche-Almarjal
120 1915 Vivienda de una planta con patio. Propietario: Don Eduardo Moles. Arq. Victor Beltri	Calle continuación de la Calle Mayor ala N de la Iglesia	San Antonio Abad	La Concepción
121 1918 Reforma de fachada vivienda en calle del Salitre. Apertura de huecos y eliminación del terraplen de la Muralla hacia la nueva calle del ensanche. Propietario: J. Martínez. Arq.: Victor Beltri	Calle del Salitre y Calle de Ronda	Cartagena Casco	Cartagena Casco

Viviendas Burguesas		Calle	Diputaciones	Barrios
Año/calle/nº/propietario/arquitecto	Nombre documento original			
122	1907 construcción de la Cerca del solar del Banco de Cartagena. Actual Casa Zapata. Propietario: Banco de Cartagena. Joaquín Payá. Arq: Francisco de Paula Oliver y Rolandi		Cartagena Casco	
123	1915 Vivienda unifamiliar semisotano y baja en calle Borda, nº1. Propietario: Don Alfonso Sanchez. Arq. Victor Beltrí.		Santa Lucia	Santa Lucia
124	1919 Reforma fachada vivienda unifamiliar. Propietario: Juan. A. Oliva. Arq.: Victor Beltrí.		San Antonio Abad	
125	1917 Reforma fachada vivienda unifamiliar. Propietario: Silvestre García. Arq.: Victor Beltrí.		Santa Lucia	Santa Lucia
126	1916 Reforma de fachada posterior de la vivienda de la calle del Salitre, nº 18. Apertura de huecos y eliminación del terraplen de la Muralla hacia la nueva calle B del ensanche. Propietario: Herederos de Mariano Sanz. Arq. Victor Beltri	Calle del Salitre y Calle de Ronda	Cartagena Casco	Cartagena Casco
127	1916 Vivienda unifamiliar. Propietario. Don Francisco García. Arq.: Norenzo Ros y Costa	Paseo del Muelle/ Calle Santiago	Cartagena Casco	Cartagena Casco
128	1912 Reforma de Mercado de la Plaza del Parque. Arq. Tomas Rico??	Calle del Parque		
129	1903 Vivienda Unifamiliar. Propietario: Don Luis Canthal. Arq. Tomas Rico Valarino			
130	1903 Proyecto de urbanización: plaza de la estación, prolongación de calles, etc. Propietario: Don Luis Canthal. Arq. Tomas Rico Valarino		San Antonio Abad	El Peral
131	1894 Dos viviendas adosadas de una altura (ampliada posteriormente una de ellas un piso más) Propietario: Don Domingo Araujo. Arq. Julio Egea	calle de la Marina y Mayor (dudas de localización)	San Antonio Abad	El Peral
132	1915 Estudio de alineaciones de las calles de Peral y de Portland para la construcción de dos viviendas. Propietario: Don Gines Lopez Ros. Arq.: Francisco de Paula Oliver y Ronaldi	calles de Peral y de Portland	San Antonio Abad	La Concepción
133	1912 Ampliación de vivienda y Jardín. Propietario: Don Angel Ros. Arq.: Victor Beltri	calle de Barberos	San Antonio Abad	El Peral
134	1914 Vivienda en Calle de Roldan con calle del Conevto. Propietario: Don Lorenzo Martinez Ingles Arq.: Francisco de Paula Oliver y Ronaldi	calle doctor Serrano	San Antonio Abad	El Peral
135	1910 Vivienda unifamiliar. Propietario. Doña Maria Josefa de la Guardia y Duarte. Arq.: Francisco de Paula Oliver y Ronaldi	calle de Iribarren y Cubells	San Antonio Abad	El Peral
136	1910 Apertura de nueva calle. Propietarios: Manuel Mariña, Adrian Soler y Josefa Torralba	calle Obispo Salgado	San Antonio Abad	El Peral
137	1916 Reforma de vivienda. Propietario. Don Ramon Cañizares Rodriguez. Arq.: Victor Beltrí	calle de los Postigos	San Antonio Abad	El Peral
138	1920 Reforma de taller en la calle Real junto Fundición la Salvadora. Propietario: Miguel Rodriguez Yufera. Arq.: Lorenzo Ros y Costa	??	San Antonio Abad	El Peral
139	1916 Reforma de vivienda, agregación de solar. Propietario. ???. Arq.: Victor Beltrí	calle de Cubells	San Antonio Abad	El Peral
140	1915 Construcción de casa-cochera. Propietario: Don Bartolome Ferro. Arq.: Lorenzo Ros y Costa	calles de Espin y Convento	San Antonio Abad	El Peral

Viviendas Burguesas	Calle	Diputaciones	Barrios
Año/calle/nº/propietario/arquitecto	Nombre documento original		
141 1907 Tres viviendas . Propietario: Don Miguel Jufera. Arq.: Mario Spottorno	plaza del Carmen, calles de Sagunto e Isacc Peral	San Antonio Abad	El Peral
142 1907 Vivienda Unifamiliar aislada. Propietario: Don Jose Angel Aguilar. Arq.: Francisco de Paula Oliver y Ronaldi	carretera del barrio del Peral a Cartagena	San Antonio Abad	El Peral
143 1918 Reforma y ampliación de vivienda. Propietario: ??Arq.:??	calle de San Sebastian	San Antonio Abad	El Peral
144 1918 Construcción de horno de pan. Propietario: ?? Arq.: Victor Beltrí	calle de Berizo	San Antonio Abad	El Peral
145 1913 Construcción de almacén como ampliación de vivienda. Propietario: Manuel Mariño. Arq.: Julio Egea	calle de Santa Teresa	San Antonio Abad	El Peral
146 1912 Ampliación de vivienda con estudio de madera. Propietario: Joaquin Martinez Arq. : Jose Saez de Tejada	calle del Apeadero	San Antonio Abad	El Peral
147 1913 Construcción de dos viviendas pareadas. Propietario: Don Antonio Soler . Arq.: Francisco de Paula Oliver y Ronaldi	calle de Santa Florentina	El Plan	Los Barreiros
148 1907 Ampliación de vivienda. Propietario: Doña Enriqueta Sanchez Llamusi . Arq. : Jose Saez de Tejada	calles de Jardines, Marinas y Mayor	San Antonio Abad	El Peral
149 1911 Construcción de vivienda y cochera. Propietario: Don Luis Contreras Diaz. Arq. : Mario Spottorno y Jose Saez de Tejada	vereda de San Felix	San Antonio Abad	El Peral
150 1912 Reforma y ampliación de tres viviendas. Propietario: Don Rodolfo Matz.. Arq.: Francisco de Paula Oliver y Ronaldi	calle del Cocharro	San Antonio Abad	El Peral
151 1907 Nueva vivienda. Propietario: Don Lorenzo Martinez Ingles Arq.: Francisco de Paula Oliver y Ronaldi	calle del Maquinista	San Antonio Abad	El Peral
152 1908 Reforma de fachada. Propietario: Don Pedro Garrido Gutierrez. Arq. : Mario Spottorno	calle Cubells	San Antonio Abad	El Peral
153 1908 Reforma de fachada. Propietario: Don Jose Gomez Quiles. Arq. : Julio Egea	calle Jardines y Berizo	San Antonio Abad	El Peral
154 1907 Nueva vivienda. Propietario: Don José García Torralba Arq.: Francisco de Paula Oliver y Ronaldi	carretera de Los Barreiros a El Peral	San Antonio Abad	
155 1906 . Nueva vivienda. Propietario: Don Isidoro Conesa Cervantes Arq.: Francisco de Paula Oliver y Ronaldi	carretera de Los Barreiros a El Peral	San Antonio Abad	
156 1909. Nueva vivienda. Propietario: Doña Encarnación Fuentes Sanchez Arq.: Victor Beltrí	calle Salvador Alonso Martinez, esquina con Miguel Hernandez	San Antonio Abad	
157 1909 Ampliación y ornamentación de vivienda. Propietario: Don Antonio Ros Nieto. Arq.: Francisco de Paula Oliver y Ronaldi	carretera de Cartagena	San Antonio Abad	El Peral
158 1909 Construcción de dos viviendas. Propietario: Don José Segado. Arq.: Victor Beltrí	calle Mercader y Marineros del Peral	San Antonio Abad	El Peral
159 1906 Construcción de viviendas. Propietario: Doña Patrocinio Segura. Arq.: Victor Beltrí	calle Mercader y Marineros del Peral	San Antonio Abad	El Peral
160 1906 Construcción de viviendas. Propietario: Don Juan Pedreño. Arq.: Francisco de Paula Oliver y Ronaldi	calle de Iribarren y Contra maestre	San Antonio Abad	El Peral

Viviendas Burguesas		Calle	Diputaciones	Barrios
Año/calle/nº/propietario/arquitecto		Nombre documento original		
161	1906 Construcción de tres viviendas con almacenes. Propietario: Don Nicolas Berizo Arroyo. Arq.: Francisco de Paula Oliver y Ronaldi	calles del Submarino, Postigos y Marina	San Antonio Abad	El Peral
162	1906 Construcción de Vivienda. Propietario: Don Adolfo Quetenti. Arq. : Mario Spottorno	plaza de Canthal	San Antonio Abad	El Peral
163	1906 Construcción de vivienda. Propietario: Doña Enriqueta Soler Ávalos de Laguardia. Arq.: Jose Saez de Tejada	calle Contramaestre	San Antonio Abad	El Peral
164	1906 Construcción de vivienda. Propietario: Don Santiago Garcia. Arq.: Mario Spottorno	calle del Carmen	San Antonio Abad	El Peral
165	1906 Construcción de vivienda. Propietario: Don Manuel Mariño. Arq.: Mario Spottorno	calle del Submarino Peral o crt. de los Molinos	San Antonio Abad	El Peral
166	1906 Ampliación de edificación Propietario: Don Julio Frigard. Arq.: Victor Beltrí	calle del Submarino Peral o crt. de los Molinos	San Antonio Abad	El Peral
167	1905 Reforma de fachada. Propietario: Don Jose Victor Ros Arq. Tomas Rico Valarino	calle Barberos	San Antonio Abad	La Concepción
168	1905 Construcción de tres viviendas independientes. Propietario: Don Mateo Escobar Arq. Tomas Rico Valarino		San Antonio Abad	El Peral
169	1905 Construcción de almacén. Propietario: Don Manuel Mariño. Arq.: Julio Egea		San Antonio Abad	El Peral
170	1905 Construcción de dos viviendas. Propietario: Don Benito Vargas. Arq.: Francisco de Paula Oliver y Ronaldi	calle de Iribarren y Contramaestre	San Antonio Abad	El Peral
171	1904 Alineaciones Plaza vieja del Casino. Propietarios: Luis Gutierrez, José García, José Vidal, Joaquin de la Hera. Arq.: Victor Beltrí y Francisco de Paula Oliver y Ronaldi	plaza vieja del casino/ carretera de la Palma	San Antonio Abad	El Peral
172	1909 Reforma de vivienda. Propietarios: Don Gregorio García Miguel. Arq.: Victor Beltrí	calle de santa Teresa esquina camino de Los Barreros	San Antonio Abad	El Peral
173	1905 Reforma y ampliación de un piso de la vivienda. Propietario: Don Luis Roman Gil Arq. Tomas Rico Valarino	calle de Roldan	San Antonio Abad	El Peral
174	1905 Construcción de planta baja dentro del solar. Propietario: Doña M ^º Josefa de la guardia. Arq.: Francisco de Paula Oliver y Ronaldi	calle de Contramaestre	San Antonio Abad	El Peral
175	1909 Construcción de vivienda. Propietario: Don Manuel Mariño. Arq.: Julio Egea	calle Gutierrez Gamba	San Antonio Abad	El Peral
176	1907 Construcción de vivienda. Propietario: Don José Belmonte. Arq.: Francisco de Paula Oliver y Ronaldi	calle del Sanatorio	San Antonio Abad	El Peral
177	1907 Construcción de vivienda. Propietario: Don Angel Vicente Cañizares. Arq.: Francisco de Paula Oliver y Ronaldi	calle Garcia Gutierrez	San Antonio Abad	El Peral
178	1903 Construcción de dos viviendas. Propietario: Don Miguel LLuféra Arq. Tomas Rico Valarino	plaza del Carmen y calle de Sagunto	San Antonio Abad	El Peral
179	1903 Construcción de vivienda. Propietario: Don Gines Vidal. Arq.: Francisco de Paula Oliver y Ronaldi	calle de Roldan	San Antonio Abad	El Peral
180	1903 Construcción de vivienda. Propietario: Don Nicolas Berizo. Arq.: Francisco de Paula Oliver y Ronaldi	calle Mayor	San Antonio Abad	El Peral

Viviendas Burguesas		Calle	Diputaciones	Barrios
Año/calle/nº/propietario/arquitecto	Nombre documento original			
181	1903 Construcción de cochera. Propietario. Don Francisco Alcaraz. Arq.: Julio Egea	calle Martínez Rizo	San Antonio Abad	El Peral
182	1903 Construcción de vivienda. Propietario: Don Ramon Cuenca. Arq. Tomas Rico Valarino	calle de la Marina y Postigos	San Antonio Abad	El Peral
183	1903 Construcción de vivienda. Propietario. Don José Noguerales Linares. Arq.: Fernando Egea	calle de Cubells	San Antonio Abad	El Peral
184	1903 Construcción de vivienda. Propietario. Don Andres Serrano. Arq.: Fernando Egea	??	San Antonio Abad	El Peral
185	1903 Construcción de vivienda. Propietario. Don Juan Martinez. Arq.: Fernando Egea	calle del Charco	San Antonio Abad	El Peral
186	1902 Ampliación de vivienda.eleebación de un piso. Propietario. Don Jose Martinez Bolea. Arq.: Fernando Egea	calle Contramaestre con Isaac Peral	San Antonio Abad	El Peral
187	1904 Construcción de dos viviendas pareadas. Propietario: Don Pedro Celdran. Arq. Tomas Rico Valarino	camino de San Felix	San Antonio Abad	El Peral
188	1904 Construcción de seis viviendas. Propietario: Don Jose Oliva Ruiz. Arq. Tomas Rico Valarino	calle del Submarino, San Carlos y San Esteban	San Antonio Abad	El Peral

B.2

4. Cartagena y su Campo

4.1 Cartagena una ciudad-puerto

4.2. La extensión de la cruceta
fundacional y del centro

4.3. Una lectura de la estructura
espacial de Cartagena

4.4. Las calles mayores del siglo XX.
Suturas transversales en la periferia

4.5 Transformaciones recientes: entre
la recuperación histórica y el consumo turístico

4.4. Las calles mayores del siglo XX. **Suturas transversales en la periferia**

Hay trazas espontáneas, proyectos del suelo, que apoyan el crecimiento de la ciudad expandiendo la ocupación de dentro a fuera respondiendo normalmente a la topología geográfica; son las radiales, los caminos suburbanos, las encrucijadas, etc. y hay trazas racionales, decisiones conscientes, que no son necesariamente topológicas, que dándole forma al suelo algunas veces violentan las leyes de esa geografía, y que son un gesto de inteligencia, en ocasiones sin talento, en busca de mejoras de la eficacia de un sistema de trazas dominado por las inercias espontáneas. Son por ejemplo las transversales, las rondas, los puentes, o cualquier gesto de las infraestructuras que se imponga a los proyectos del suelo.

Pero también hay trazas inconscientes, decisiones no tomadas conscientemente que oportunamente trazan sobre el suelo gestos de enorme importancia. Endemismos sin autor conocido que confieren, aun cuando están veladas por el amontonamiento de decisiones que configuran el espacio contemporáneo, oportunidades latentes de reconfiguraciones espaciales y sociales.

Cartagena tiene todas estas trazas, pero vamos a pararnos a diseccionar dos de ellas por su misión estructurante de sutura de todos los vectores de crecimiento espontáneo, por configurarse una y otra de distinta forma como las dos calles mayores que consiguió dibujar el siglo XX en Cartagena.

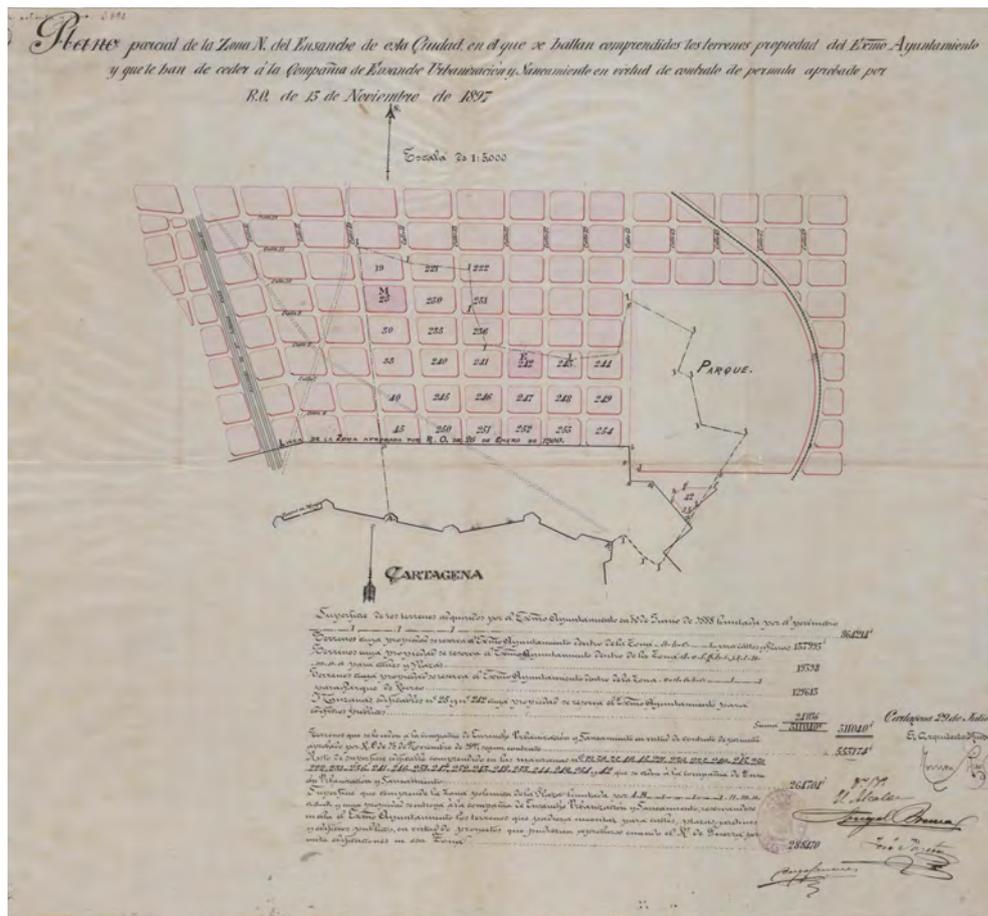
Una traza consciente, que armó uno de los ejes del ensanche en dirección este-oeste, delimitando y separando el conjunto de decisiones trazadas sobre el suelo histórico de las del contemporáneo: La Avenida de Alfonso XIII. Otra traza inconsciente, hilvanada en un rosario de barrios populares en el confín de una periferia convencional española: el arco de los barrios.

Fig.4.4.1 : Plano parcial de la zona norte del ensanche de la ciudad de Cartagena. En dicho ensanche se hallan comprendidos los terrenos propiedad del Ayuntamiento que se han de ceder a la Compañía de Ensanche, Urbanización y Saneamiento en virtud del contrato de permuta aprobado por R.O. de 13 de noviembre de 1897. Fecha: 9-8-1901.

En la leyenda del mismo aparece recogida la cesión a la Compañía de Ensanche de todos los terrenos comprendidos entre la línea de muralla y la de puntos, reservándose el espacio para calles, plazas y equipamientos públicos en las zonas polémicas de la Plaza y las manzanas marcadas con una M (mercado) y una E (educativo).

Fuente: Archivo General de la Región de Murcia. AGRM/254. PLANERO, 181/6

Disponible en: http://archivoweb.carm.es/archivoGeneral/arg.muestra_detalle?idses=0&pref_id=2491003



4.4.a . La Gran Vía de Cartagena: Alfonso XIII

La Gran Vía del ensanche, la escala de la ciudad del XX pensada en el XIX:

El primer proyecto de ensanche dibuja una Gran Vía de 50 m de anchura, de decidido y rectilíneo trazado E-O, tangente a la península y paralela al muelle del Alfonso XII, separada unos 100m de los baluartes derribados de la Muralla de Tierra. Un eje que expandía la ciudad horizontalmente sobreponiéndose a las dificultades geográficas de las ramblas de Benipila y del Hondón, articulando el ensanche central o norte, situado sobre el Almarjal, con los dos ensanches E y O vinculados a los arrabales de Santa Lucía y La Concepción. La posición la marca la geografía y la cercanía al casco antiguo; el trazado persigue el máximo estiramiento Este-Oeste y es perceptiblemente horizontal. La proximidad a la muralla de tierra lo asemeja a los bulevares barrocos, transición entre las avenidas renacentistas y el modelo decimonónico.

En el segundo proyecto de ensanche se estrecha diez metros, alejándose hacia el norte, proponiendo la puesta en valor de los suelos intermedios de la Compañía de Ensanche (cedidos en propiedad por el Ayuntamiento en 1901), dejando de ser espacios públicos para transformarse en dos hileras de manzanas. Aunque su posición es prácticamente la misma que en el proyecto de 1898, la amputación que suponen la eliminación de los ensanches laterales, -reducción de su longitud de 3,5 a 1,8 km y la escasa importancia de la ciudad nueva por debajo de la traza-, hará que no tenga nunca la característica axial de las grandes vías de otros ensanches.

El ensanche Este, de igual o mayor trascendencia que el Norte, ocupaba el idóneo llano de Santa Lucía girando la trama N-S 43° y extendiendo algo más del doble la dimensión de la ciudad hacia oriente. El ensanche Oeste debido a las dificultades orográficas y a la presencia del Arsenal Militar, disponía de un espacio escaso para el crecimiento residencial del

barrio de la Concepción. El proyecto, más que una extensión de la ciudad, parece buscar un buen final para la importante nueva vía, el paseo de Alfonso XIII, y un contrapeso al desarrollo residencial propuesto en el Este. El paseo de Alfonso XIII, conectaba los dos arrabales históricos de Santa Lucía y Quitapellejos, el recinto del casco histórico y las nuevas extensiones reticulares.

El eje conseguía enjaretar las partes cómo un todo y, de manera atenta a las preexistencias, superponiendo la escala de gran ciudad de la retícula a los menudos trazados anteriores. La dirección E-O se ve truncada desde los ejes inmediatos a la Alameda de San Antón, para disponerse de manera perpendicular a la misma, saltando la rambla con dicha orientación y construyendo una veintena de manzanas ortogonales entre ella, La Concepción y el casco histórico.

El proyecto de urbanización de la Plaza de España de 1902, entre los dos proyectos de 1898 y 1904, desarrolla la idea de una plaza elíptica dibujada por el primero, transformándola en una secuencia de plaza circular y plaza rectangular con su lado corto semicircular sobre los terrenos de las Puertas de Madrid. Oliver, que firma el proyecto, diseña una rótula entre las calles estrechas del Carmen y Jabonerías y el amplio eje decimonónico, atribuyéndole a la plaza de España un carácter de organización circulatoria y conexión entre la Gran Vía de Alfonso XIII, la Alameda de San Antón y el puente del ensanche O sobre Benipila, mientras que la semicircular recoge los ejes históricos del centro, del Arsenal y de la calle Mayor del barrio de la Concepción, a través de un segundo puente distante una manzana del ensanche del anterior (90m). Entre esta propuesta y la de 1898, los planos revelan cómo los jardines y alamedas dibujados en 1898 sobre las zonas polémicas y de derribo de la muralla, charnela libre de edificación entra la ciudad vieja y la nueva, son ocupados por manzanas construídas. El segundo proyecto de ensanche consolidó esta idea, a la par que renunció a los ensanches laterales y limitó la expansión norte a la dimensión del casco histórico.

En 1904 Oliver, de nuevo, modifica el proyecto de la Plaza de España, desapareciendo los puentes sobre la rambla y sustituyendo el sistemas de plazas, por una circular con jardín interior de 80 m de diámetro (muy similar a la actual plaza España), no atravesada por la Gran Vía ni por Alfonso III, sino como final de la misma y desvío de las circulaciones hacia el norte.

Fig.4.4.2 El paseo de Alfonso XIII en el primer proyecto de Ensanche

Fuente: Elaboración propia

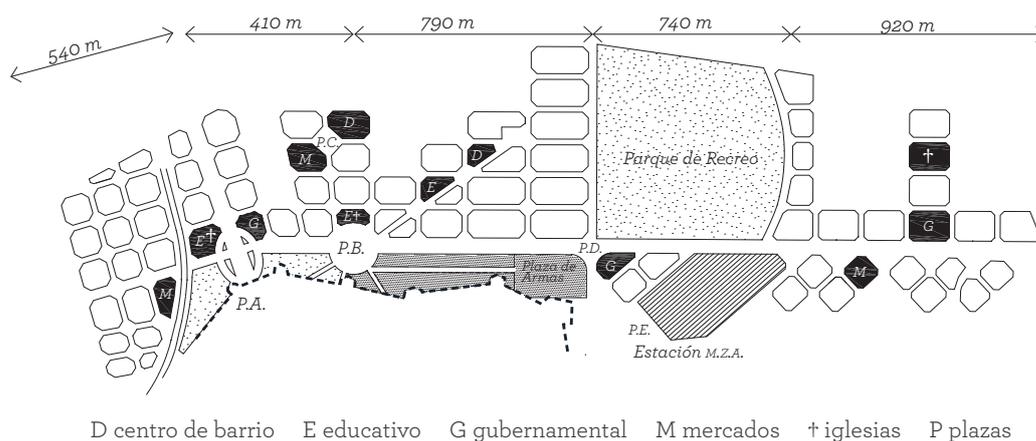


Fig. 4.4.3. El paseo de Alfonso XIII en el segundo proyecto de Ensanche

Fuente: elaboración propia

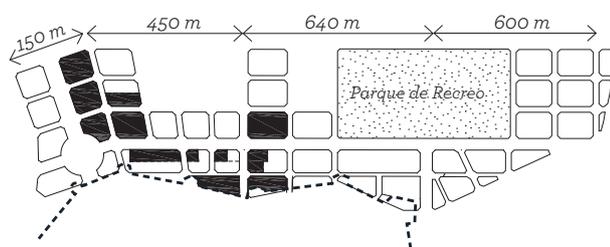
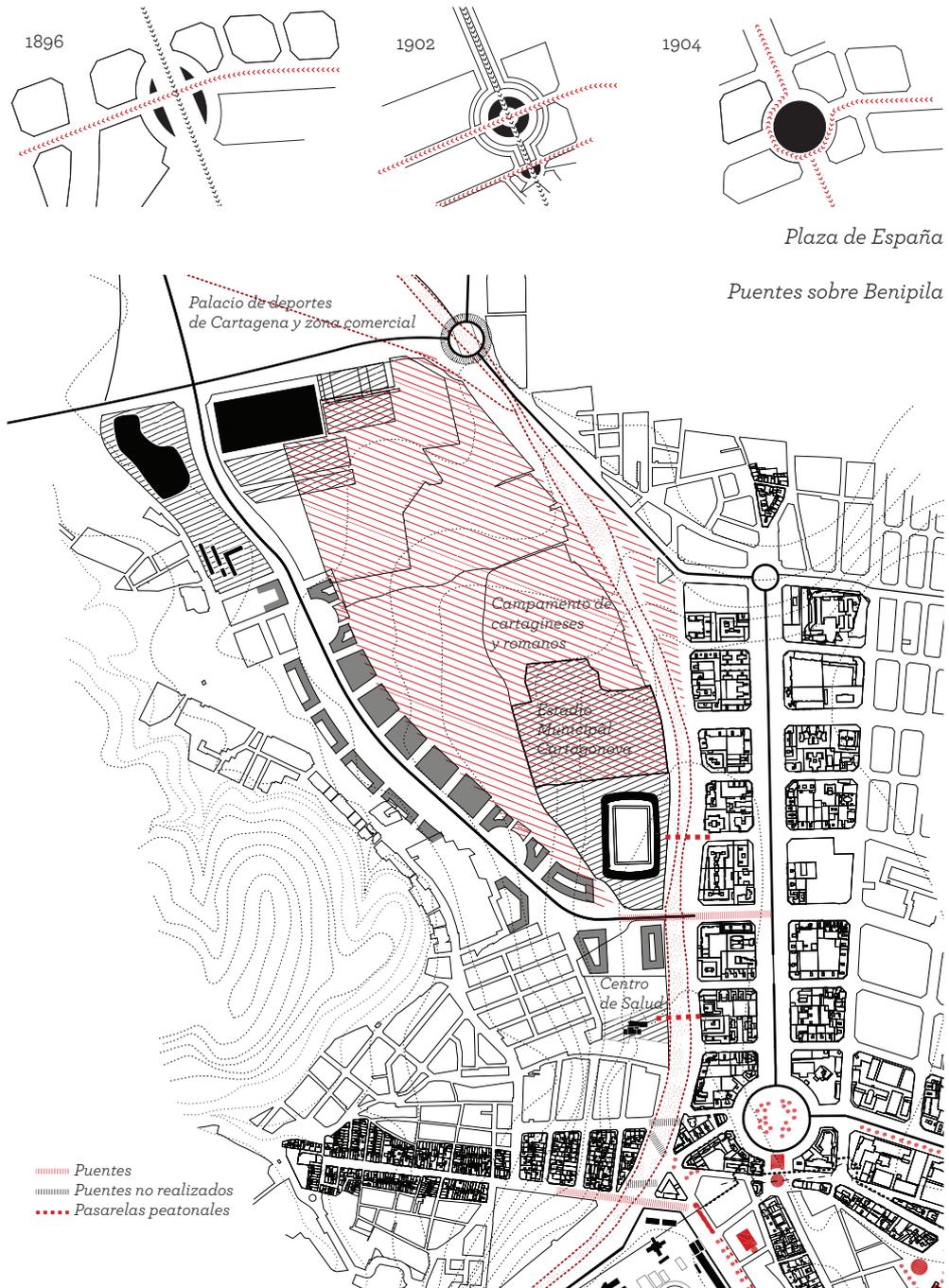


Fig. 4.4.4. El salto de la rambla de Benipila: indecisiones en los puentes y la configuración de la Plaza de España, procesos de unión de los arrabales históricos a la estructura general de la ciudad

Fuente: elaboración propia



De arrabales a extremos del ensanche

Los arrabales históricos de la Cartagena murada, La Concepción y Santa Lucía al Oeste y el Este respectivamente, se encuentran comunicados con el resto de la ciudad mediante un único puente, el de Mompeán -situado al inicio del Paseo de las Delicias, sobre la trinchera ferroviaria, aparece hoy rectificado tras su construcción a finales del siglo dieciocho-, el de Benipila -sobre la rambla del mismo nombre-, inicio o más bien final de la Calle Mayor de la Concepción, desemboca en la Calle Real, erradamente desviado de la Plaza de España no dando continuidad al Paseo de Alfonso XIII. En la ortofoto de 1928-32¹ de la Región de Murcia, podemos observar como el puente de Benipila ha cambiado de orientación y punto de desembarco, respecto al proyecto de 1898, ciñéndose a la parcelación agrícola del Huerto de las Palmeras; su traza diagonal sobre la rambla buscaba la conexión directa con la rotonda de la Plaza de España, uniendo las actuales trazas de la Calle Menéndez Pelayo del lado de Cartagena y la Mayor de La Concepción. Errores e indecisiones en la colocación de los puentes restaron fuerza a la idea de crecimiento de Cartagena como ciudad litoral alrededor de la bahía.

El barrio de La Concepción tiene dos conexiones rodadas, el puente de Benipila y el del Estadio tres manzanas por encima del ensanche de Alfonso XIII, y tres peatonales, una pasarela al sur en la carretera de la Algameca, vinculada a los astilleros del Arsenal y dos al norte, una en relación con el centro de salud y otra con el campamento de cartagineses y romanos. Por su parte, el puente de Mompeán, continuación del Paseo de las Delicias, ha mantenido unido umbilicalmente el Barrio de Santa Lucía al centro, y al resto de la ciudad, hasta la construcción en la década de los 90 de la carretera (CT-33), trasera de acceso a las dársenas del puerto y el nuevo Hospital, que hoy es un nudo de infraestructuras a distinto nivel y que será desmontado por la rotonda proyectada por el Plan Parcial del Hondón como final del Paseo de Alfonso XIII.

¹ Pueden consultarse en <http://iderm.imida.es/cartomur/>,

Un eje de escala comarcal: representatividad y función

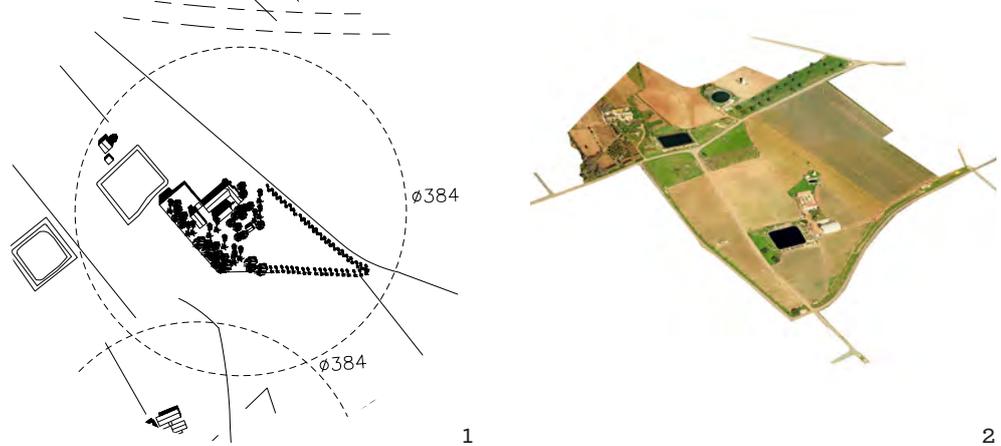
La avenida de Alfonso XIII será el lugar de emplazamiento de los edificios representativos, equipamientos y servicios de carácter regional y comarcal que conforman una fachada con alto simbolismo central colectivo enmarcando una calzada distribuidora de flujos.

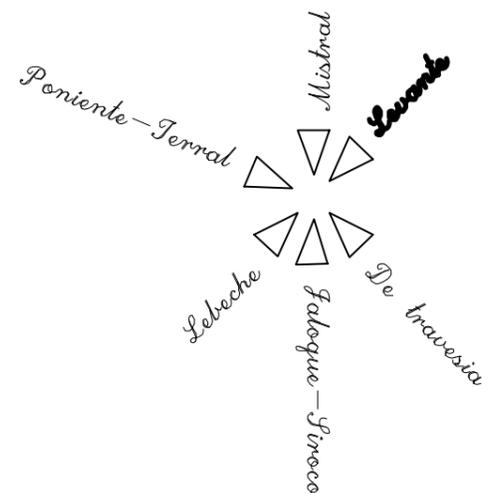
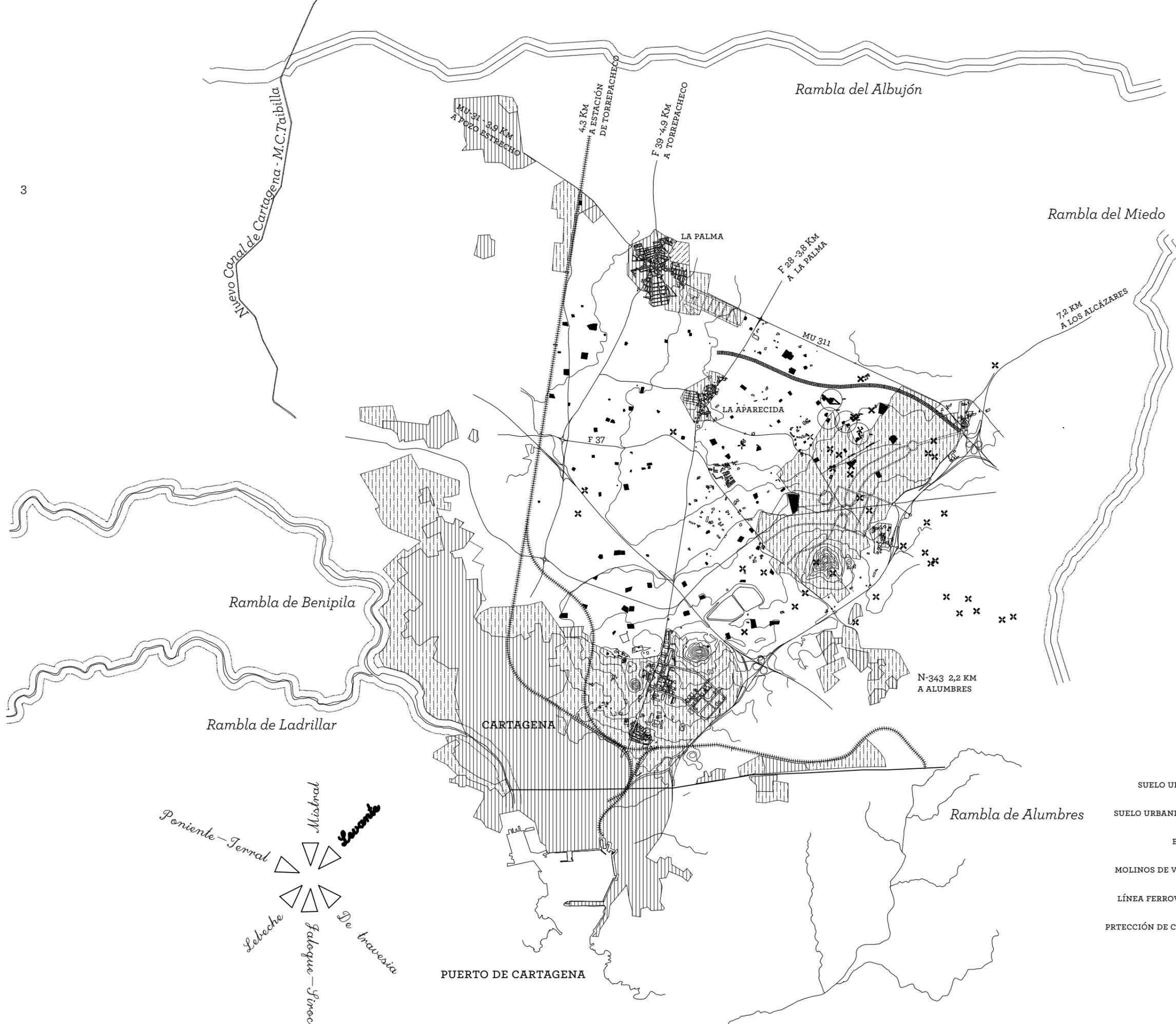
Será también eje de relación de los barrios, puerta de acceso que canalizará los flujos de entrada a la ciudad desde las grandes infraestructuras viarias como la autopista del Mediterráneo y de la comarca del Mar Menor, lo que provocó la construcción del viaducto del Hondón a finales de los 80. Es ésta la entrada natural a Cartagena desde las zonas turísticas costeras y el aeropuerto provincial, que como podemos ver en el plano de la Fig. 4.4.5, antes de ser un sector calificado como industrial desde los años 60 y polo químico en los 80-90, era una de las imágenes de postal, escenografía de molinos y cerros, a la que se suman ahora las chimeneas y las ruinas de la actividad fabril como final del Paseo de Alfonso XIII.

La edificación del eje, las esquinas y fachadas institucionales, y el carácter de capitalidad comarcal han cristalizado en una serie de edificaciones representativas de la comunidad. No son las mismas, ni en contenido ni en forma,

Fig. 4.4.5 Serie de ilustraciones sobre el sector del Hóndon-La Aparecida (a-f)

Fuente: elaboración propia





- SUELO URBANO
- SUELO URBANIZABLE
- BALSAS
- MOLINOS DE VIENTO
- LÍNEA FERROVIARÍA
- PRTECCIÓN DE CAUCES



que las propuestas por el Ensanche, pero el tiempo ha ido acrecentando el peso representativo que le atribuía. En las figuras 4.4.2, 4.4.3, 4.4.6, podemos ver este carácter, propuesto de diversa manera por el primer y segundo proyecto de ensanche y lo que Cartagena ha sido capaz de construir desde tales proyectos.

Primer proyecto de Ensanche, 1898: (Fig. 4.4.2)

Con 3,5 km de longitud y 50 m de anchura pensaba una ciudad amplía y moderna, quizás demasiado dilatada para el empuje y peso específico real de Cartagena (cómo señala Ángel Martín en el libro del Efecto Cerdá), que se extendía desde el monte de la Atalaya al Cabezo de la Viuda, sobrepasando la ramblas y el ferrocarril.

La vía mantiene constante su sección circulatoria pero no la urbana. El primer tramo entre La Concepción y la Plaza España, aparece delimitado por tres manzanas alineadas al vial, que son ocupadas por equipamientos y jardines en la rótula que supone la Plaza de España (P.A), el segundo tramo coincidente con el centro histórico, construye su fachada norte con tres cadencias distintas entre vías y entrevías: entre la plaza P.A y la P.B manzanas de 90 m con calles de 20 m (modulo 110 m), entre P.B. y la calle 26 (vertical que pasa por una de las plazas del ensanche norte) manzanas de 146 m y calles de 16m (modulo 162 m), y hasta el parque de Recreo de manzanas de 204 m y calles de 16m (modulo 220m) mientras que la sur aparece dilatada por jardines y la Plaza de Armas hasta la línea de muralla. El tercer tramo desde el cruce del Batel, en su alineación norte es ocupado por el parque de Recreo (600 m), para retomar, pasado éste y hasta el final, la cadencia del tramo central del casco histórico, mientras en su alineación sur las instalaciones de la estación dan la réplica a los terrenos del parque, para continuar con una fachada dentada producida por el encuentro de las retículas del ensanche N y el E.

Los equipamientos religiosos, educativos, gubernamentales y los mercados, se sitúan en los puntos de articulación entre tramos, en las esquinas de las plazas y cruces principales, ocupando las manzanas irregulares de ajuste entre mallas.

Segundo proyecto de Ensanche, 1904: (Fig. 4.4.3)

En su contención y escalado de la dimensión de la ciudad, disminuye la sección de la calle a 40 m y su longitud a 1,8 km, entre la Plaza de España y la vía del ferrocarril. Ambas fachadas la N y la S, son construidas por una sucesión de manzanas rectangulares, paralelas a la misma, y homogeneizadas en su modulación, donde todos los ejes N-S son de 20 m de anchura, exceptuando los 30 del eje central de Ángel Bruna y del Batel, el primero dando continuidad al eje del centro murado de Serreta-Caridad-Gisbert desde el ensanchamiento del Parque de Artillería y el segundo vinculado al disminuido y desplazado Parque de Recreo. El proyecto acumula los equipamientos y edificios representativos entre el cruce de Alfonso XIII con la Alameda de San Antón y Ángel Bruna.

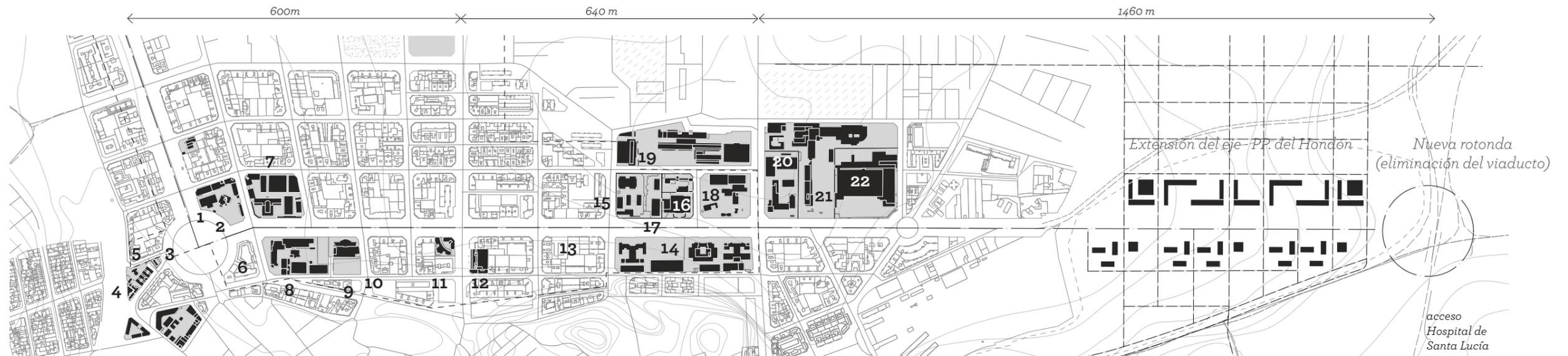
El eje construido. (Fig. 4.4.6)

A lo largo del tiempo, desde finales del XIX hasta hoy, mantiene la posición, anchura y longitud del ensanche de 1904 y la jerarquía de los cruces con las transversales de Angel Bruna y del Batel, aunque este último no se ve interrumpido por el Parque de Recreo sino transformado en ronda Ciudad de la Unión por el plan de 1961. Exceptuando el plan del 87, todos los planes, aprobados o no, hasta el actual, han ido recalando la extensión del eje y de la ciudad hacia el Este, sin consolidarla, debido a las dificultad y obstáculo que suponen los distintos niveles de las infraestructuras y la ocupación del sector por la industria. El plan parcial del Hondón (la propuesta aprobada), desarrolla desde el inicio del siglo XXI la construcción de un nuevo segmento de eje del Alfonso XIII, alargándolo 850 m entre la vía soterrada del ferrocarril² y una rotonda proyectada sobre el cruce de la carretera N-332 con la Ct-33 de acceso al puerto. Puede verse, en la secuencia de esquemas y en la superposición de la ciudad del s. XXI sobre la traza decimonónica, la análoga dimensión de ambos. Este proyecto, junto con otras operaciones, tales como la localización del Hospital comarcal de Santa Lucía o el plan parcial derivado de las propuestas

2 La reconversión ferroviaria ha sido tratada en el punto 4.2.

Fig.4.4.6. El paseo de Alfonso XIII construido

Fuente: elaboración propia (Esquema ritmos y esquinas)



•En la Plaza de España:

- 1 Colegio de las Carmelitas- Casa Maestre-Zapata (1909) Catalogado con protección integral, grado 1.
- 2 Instituto Carlos III (1950)
- 3 Gasolinera (1959)
- 4 Comisaría de policía (1967)
- 5 Parcela industrial (1957)
- 6 Sede la UGT y la Confederación de Organizaciones Empresariales de Cartagena y Comarca (COEC) y del Inem (1968). En fase de sustitución y aumento de edificabilidad desde 2007

•Siguiendo el eje hacia el Este:

- 7 Colegio Santa María Micaela (1930)
- 8 IES. Jiménez de la Espada (1950)
- 9 Colegio Nacional San Isidoro y Santa Florentina (1950). Catalogado
- 10 Mercado de Santa Florentina. Catalogado (1953)
- 11 Palacete "El Regidor" (1904) "Construido como sede de la Comisión del Ensanche de Cartagena, finalmente fue adquirido por D. Blas Cánovas Hernandez, próspero industrial minero. En 1914, con la crisis de la minería, se vendió a la Societé Minere et Metallurgique de Peñarroya, S.A.. Su último usuario fue la empresa General Electric hasta finales de 1992. Tras una serie de avatares, hoy es sede de la Comunidad de regantes de Cartagena. El edificio tiene un estilo modernista que en este caso tiene un sentido promocional, de estar en la vanguardia, como reclamo de la propia Compañía que lo mandó construir." <http://massotti.carm.es/gestionot/arqgisfichacen.jsp?wcatalo=16108&widi=es>

- 12 Casa de los Catalanes (1904-1909) (cruce de Angel Bruna) " Edificio construido en el ensanche de Cartagena para el Banco de Préstamos y Descuentos de Barcelona como sucursal del mismo y residencia de sus empleados. Se compone de tres edificios adosados, el central construido en 1904 por Tomás Rico Valarino, y los laterales en 1907 por Víctor Beltrí, diferencia que se puede observar sensiblemente ya que el primero es más ecléctico y severo y el segundo es más modernista." Restaurado y ampliado en 2009 por CMMP Arquitectos
- 13 Cines Alfonso XIII (1976-2006) En venta.
- 14 Universidad Politécnica de Cartagena , UPCT (1960)
- 15 Tres parcelas del Ayuntamiento que albergan la Casa de la Juventud, pistas deportivas y las instalaciones de RTVE (1966)
- 16 Residencia Universitaria Alberto Colao de la UPCT (1982)
- 17 Asamblea Regional de la Región de Murcia desde la remodelación en 1987 de la antigua Casa de la Cultura (1968) por el arquitecto Rafael Braquehais
- 18 Colegio Público Virgen del Carmen (1960)
- 19 Colegio Sagrada Familia (1975)
- 20 IES Isaac Peral (1968)
- 21 Hospital del Rosell (1970-1972) primer hospital del Campo de Cartagena: , desde Mazarrón a La Unión, pasando por Fuente Álamo, Portmán, San Javier, San Pedro del Pinatar y Torre Pacheco). Dos ampliaciones (1988-1990) y (1991-1994), actualmente en proceso de desmantelamiento, tras la apertura del nuevo Hospital de Santa Lucía (oposición ciudadana desde 2009-2010)
- 22 Centro comercial (1988). Se trataba de una parcela situada sobre el parque de Recreo del Ensanche que es cedida por la Comisión de Ensanche y Saneamiento, para campo del Cartagena Fútbol Club en 1925, derribándose para la construcción del hipermercado

del concurso European, cambian la tendencia de expansión norte de la ciudad seguida durante del siglo XX para retomar la idea de ocupación del llano de Santa Lucía propuesta por el ensanche E.

Su devenir en eje territorial. Una vía en el paisaje, minera, industrial y turística

La ciudad se estira: el eje central salta las zonas industriales y las infraestructuras ferroviarias, pendientes hoy de una regeneración ambiental que permita la ejecución del plan parcial del Hondón (en su versión aprobada y no en la referida en el apartado a 4.2.b)

Al oeste, debido a la orografía del Monte de las Atalayas y la Rambla de Benipila, la puerta de acceso a la ciudad no estará en La Concepción, sino en San Antón, desde donde parte la carretera a Mazarrón y Almería.

Cabe re-pensar la estructura de la ciudad desde la simetría de las rotondas E y O:

Al O: los proyectos de la Plaza de España y el Huerto de los Palmeras (terrenos ocupados 20 años después por la barriada de La Conciliación), el puente de Benipila y su cambio de orientación, impiden que los trazados del ensanche continúen al otra lado de la rambla y a cambio si se realiza el sucedáneo de las pasarelas peatonales para acceder a los equipamientos. Así, se pasa de una estructura lineal y amplia a una ramificada y capilar.

Al E: el reciente hospital comarcal señala el nuevo final de Cartagena (hasta ahora situado en el cruce del Batel) y el ramal que mejora la accesibilidad del puerto, lo que supone la puesta en carga de gran cantidad de suelo urbano, los suelos del ensanche E que al no realizarse, se han ido configurando como una mezcla de viviendas, fabricas, áreas dependientes del puerto, barriadas de realojo de vivienda marginal, etc., en algunos casos en estado liminal, pendientes de las inversiones inmobiliarias que proponen desarrollar barrios residenciales de carácter turístico.

El traslado de la barrera ferroviaria hacia el Este, con el nuevo Ramal de Escombreras, supondrá la superación de un límite que ha permanecido durante más de un siglo.

El proyecto de ciudad industrial lineal, entre Cartagena y La Unión, hubiese podido ser una propuesta moderna avanzada (en la línea de Le Corbusier o Magnitogorsk) pero acaba imponiéndose la construcción por el mercado (dispersión de la industria y los servicios a lo largo del eje aprovechando las plusvalías de la movilidad).

La modernización del servicio de la línea de FEVE Cartagena-Los Nietos supuso su transformación en un regular y cómodo servicio de cercanías que comunica cada hora las playas del Mar Menor con el centro de Cartagena, deteniéndose en los antiguos pueblos mineros. La modificación 12.3 (2012) del PGOU vigente, en revisión, transforma los suelos clasificados como NUA (Terrenos agrícolas de cultivo tradicional), de la antigua diputación del Hondón, en suelos urbanizables, delimitados por dos líneas paralelas distantes 600 m (6 manzanas del ensanche), la nacional 332 junto a la línea de FEVE y un nuevo eje, dibujado al norte, que continua la directriz de la vía ferroviaria desde su cruce con la carretera de Torreciega hasta el desvío del ramal a Escombreras, en Alumbres, a 5 Km.

Las 240 hectáreas definidas entre el sistema de vías paralelas, se suman y alargan a la estructura del plan parcial del Hondón y por tanto el eje del Alfonso XIII, ¿cabría repensar la idea de un crecimiento de la ciudad hacia el Este, apoyado en el sistema de movilidad, pública y privada, que anexionase Media Legua, Vista Alegre, El Ferriol y Alumbres a Cartagena para el medio largo plazo? El eje norte de la carretera de Murcia en solitario, ha sustentado el crecimiento de la ciudad durante más de un siglo, uniendo San Antón, Media Sala, Los Dolores,... como barrios a la ciudad prácticamente con la misma dimensión.

Fig. 4.4.7 Incremento de superficies urbanizables: Comparativa entre el PGOU 2009 y la modificación propuesta mod. 12.3 de 2012

Fuente: GEMUC (Gerencia Municipal de Urbanismo de Cartagena)

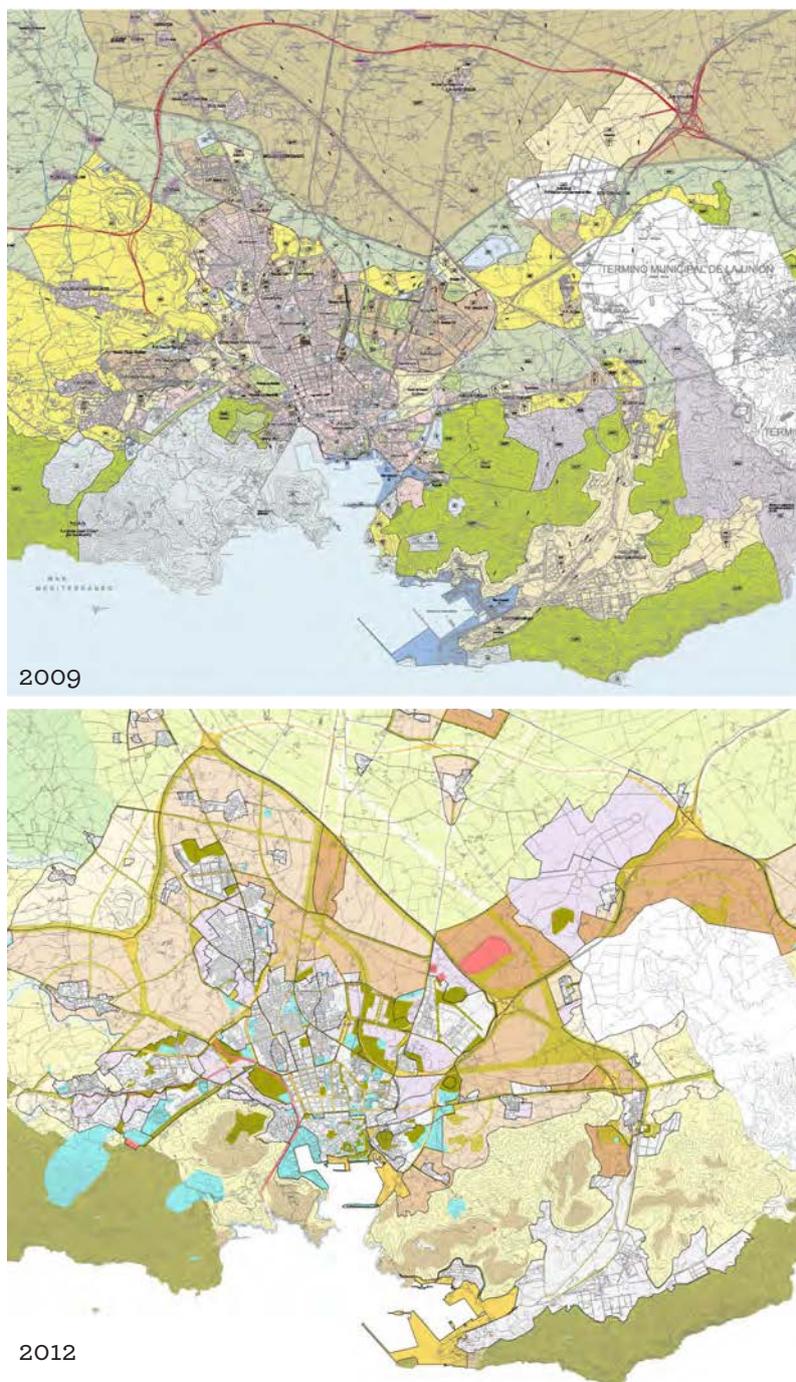


Fig. 4.4.8 Crecimientos vinculados a los ejes norte (existentes) y este (proyectados)

Fuente : elaboración propia

Desde la rotonda de la Plaza de España hasta el final del barrio de Los Dolores, el tiempo ha ido construyendo una serie de tejidos residenciales, de distinta índole, a lo largo del eje Cartagena- Murcia.

En los apartados previos, 4.2 y 4.3 se ha hecho hincapié sobre la degradación y acumulación de usos indeseables en el sector NE-E de la ciudad. En la imagen, cartografiados en gris: el PP. del Hondón, en su borde inferior -entre la vía del FEVE y la carretera de Oran- la propuesta de un nuevo barrio sobre otra de las grandes parcelas industriales (impulsado desde el concurso European) y el Hospital Universitario de Santa Lucía (de alcance comarcal), unido a la futura Escuela de Enfermería, suponen un impulso al crecimiento de la ciudad hacia el Este, alcanzando los núcleos de la Media Legua y Vista Alegre, cómo en su momento hicieron los trazados del Ensanche o los proyectos de Casas Baratas (4.4.b) con los barrios de San Antón o El Peral.

Los ámbitos inscritos en las circunferencias de 5km de radio, trazadas desde la existente rotonda de la Plaza de España y la nueva, propuesta como sustituta del viaducto por el plan parcial del Hondón, permiten leer el crecimiento de la ciudad a partir de cuatro vectores:

- 1 La carretera de Mazarrón hacia el O, donde los crecimiento residenciales de baja densidad de Tentegorra y La Vaguada han extendido el suelo urbano hasta los núcleos de Las Canteras y Molinos Marfagones.
- 2 La carretera de Murcia hacia el N, anteriormente comentada, hace lo propio hasta Los Dolores
- 3 La carretera de Torreciega-Torrepacheco hacia el NE, en proceso de consolidación urbana, anexionará San Gines, Torreciega y Molinos Gallegos al centro, junto al polígono industrial de Cabezo Beaza
- 4 La carretera de Oran- Cabo de Palos hacia el E, es el elemento que relaciona las operaciones previstas para el sector con Media Legua y Vista Alegre.

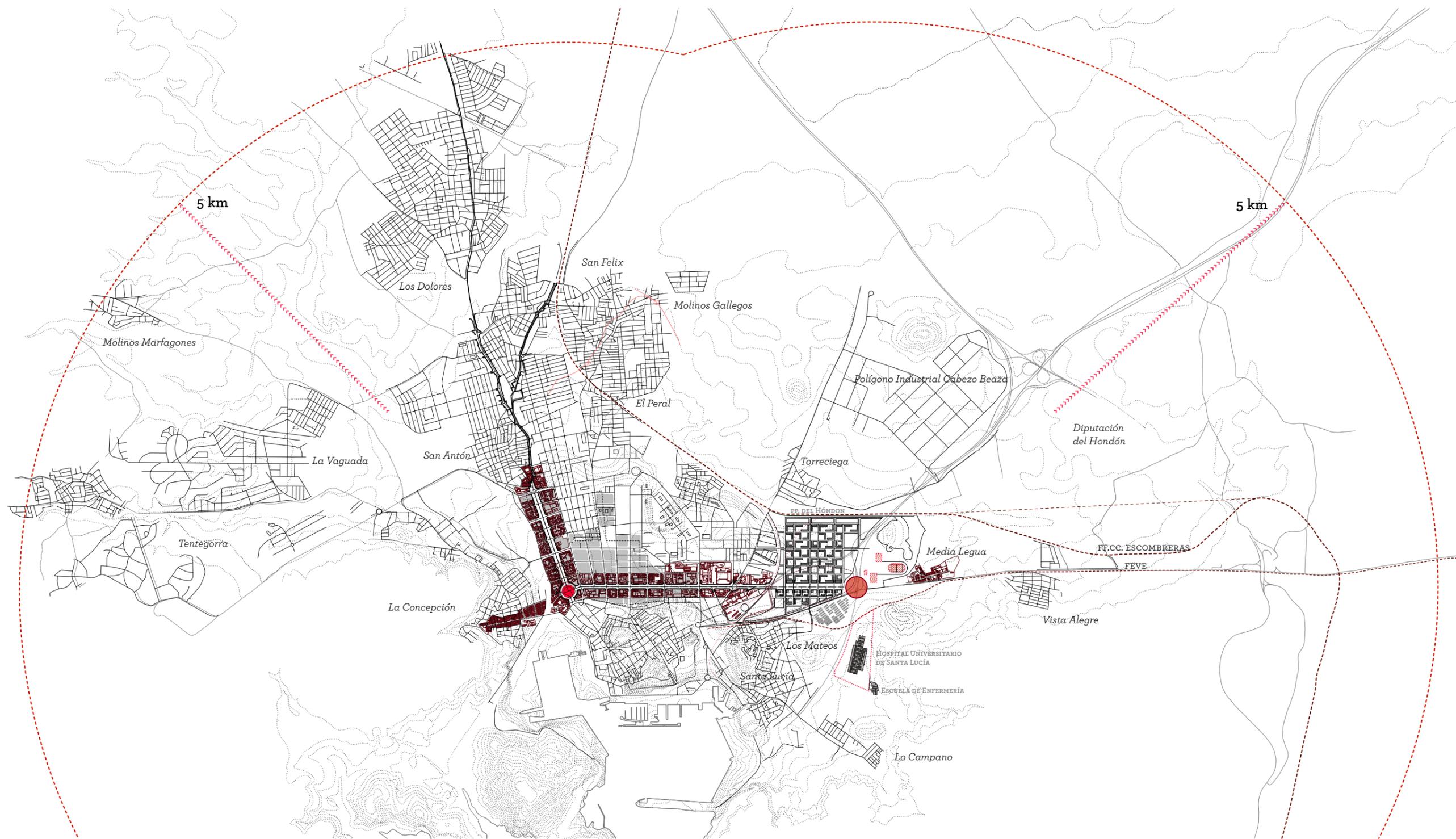
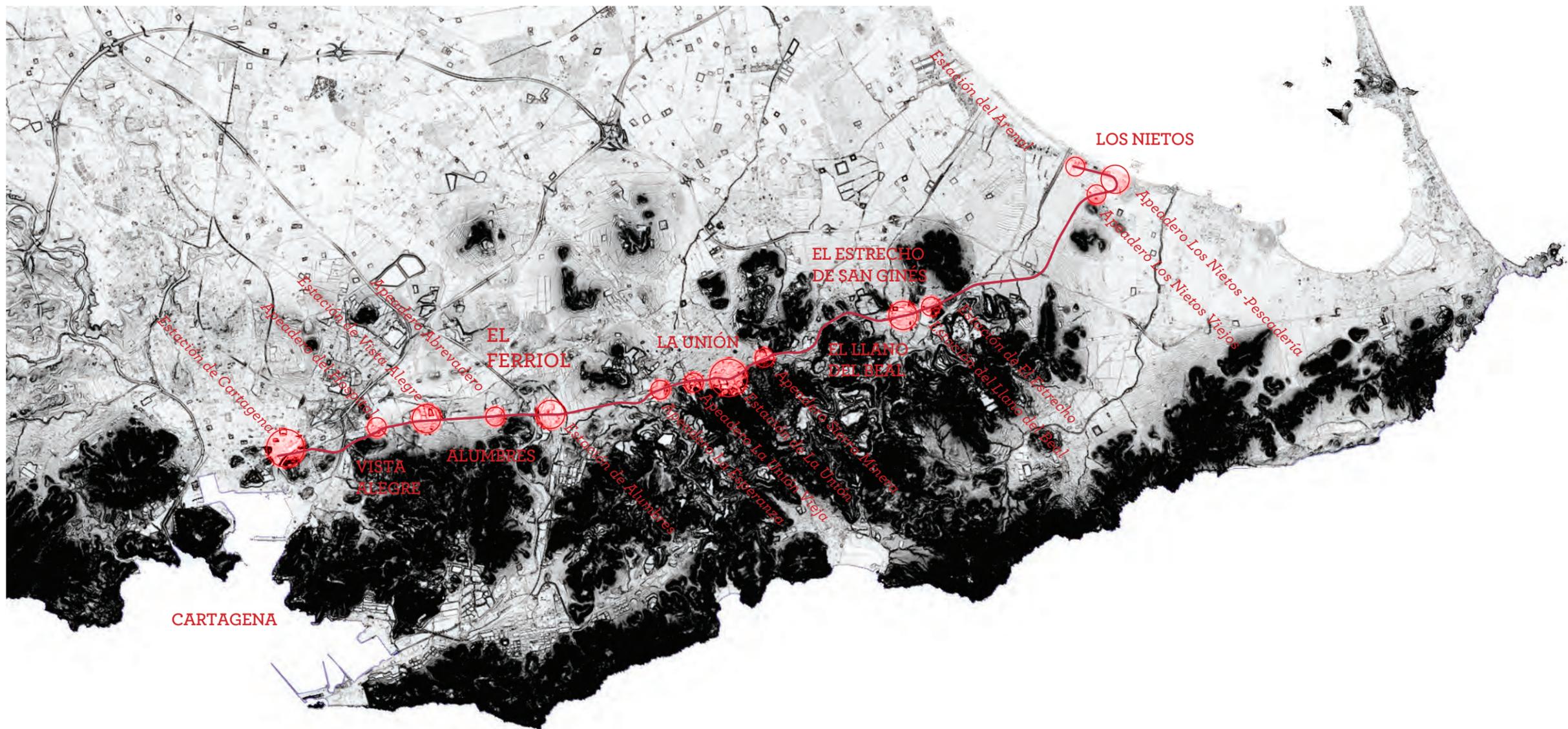


Fig. 4.4.9. La geografía y las infraestructuras lineales entre Cartagena y cabo de Palos

(Ver en Separata CARTOGRAFÍAS TÁCTICAS: CT-El corredor litoral, Bloque 3)

Fuente: Elaboración propia la dimensión geográfica, la inflexión entre la llanura pre-litoral y la sierra minera como estructura de los crecimientos comarcales, para el largo plazo. El eje dual de la carretera N-332 y la línea de cercanías FEVE



4.4. b. Una calle para el siglo XXI. El arco de los barrios

b.1 • Fragmentación y heterogeneidad en el ancho umbral campo-ciudad

Cuando hablamos del ancho umbral campo-ciudad, nos referimos a la corona de barrios y tejidos situados entre los distritos centrales (centro histórico y ensanche) y el denominado suelo no urbanizable, en este caso un suelo rico a nivel agrario (suelos regados por el trasvase Tajo-Segura (de alta productividad) y también patrimonial (zona histórica de huertas, con villas y pequeños grupos de casas de labranza, donde aún hoy, pueden verse las norias, molinos y balsas previas a la llegada del agua).

El estado de esta franja, como su formación, es muy variable de unas zonas a otras, alternándose construcciones de media-alta calidad con viviendas modestas, barriadas de inicios del XX con promociones recientes, huertas históricas con centros comerciales, etc.; pero al mirarlo conjuntamente, no como un sistema de piezas independientes, la urbanización y el paisaje urbano se caracterizan por un ambiente “a medio hacer”: solares y descampados que actúan como improvisados aparcamientos, localización de ferias y circos, zonas inundables de ramblas o antiguos trazados ferroviarios que, de manera espontánea o planificada, se transforman en transitados paseos y zonas lúdicas, apeaderos reconvertidos en salas de exposiciones, villas y jardines modernistas que albergan guarderías o restaurantes familiares de fin de semana, calles a las que les dan la espalda las fachadas de dos barrios, grandes recintos dotacionales e industriales aislados en el momento de su construcción y hoy rodeados de ciudad, etc.

En resumen, espacios de características y dimensiones dispares que, suman, un buen número de metros cuadrados, favorables para diversidad de actuaciones urbanas, encaminadas a renovaciones residenciales, actuaciones dotacionales, tratamiento de borde o pequeñas aperturas/continuidades viarias.

Los diversos focos y las distintas direcciones seguidas por el crecimiento urbano de Cartagena durante el siglo XX, San Antonio Abad, Los Molinos, La Concepción y Santa Lucía, como centros tradicionales, junto con el casco histórico, de expansión urbana por contigüidad con los vectores del camino de Murcia, Mazarrón, Torrepacheco y Cabo de Palos, como soportes de crecimientos lineales suburbanos, producen desajustes al topar unos tejidos con otros.

Lo incidental puede convertirse en central. La periferia es un espacio en transición y de transición, con bordes indefinidos, espacios vacantes, tejidos desconectados,... lugares latentes, donde reside el potencial de crear lazos entre barrios, entre la ciudad central compacta y el campo urbanizado, entre lugares naturales y artefactos urbanos, entre la gran escala y los entornos domésticos.

Sòla-Morales, 1992: 4

Estas actuaciones ayudarían a aumentar la compacidad/densidad de los tejidos periféricos (en algunas zonas), trasladando usos o inventando funciones centrales, superando el carácter de receptáculo de la residencia y la industria como única urbanidad posible en el extrarradio. Por otra parte, si la actividad edificatoria se concentra en reconfigurar el espacio urbano del arco, incrementando su intensidad, se logrará salvaguardar indirectamente los terrenos productivos agrícolas de la urbanización y mejorar la eficiencia de lo construido.

Actualmente la AP-7, vía rápida nacional, es un arco radioconcéntrico a la bahía situado a unos 9km de la misma, hasta donde el planeamiento general vigente extiende los suelos urbanizables. Se comporta como límite de lo que podríamos denominar la tercera periferia de la ciudad y como impulso del crecimiento de antiguas diputaciones rurales como La

Aparecida o La Palma. Sus conexiones al O y al E con las radiales CT-31 y CT-32, y al N con la diagonal A-30, dirigen los flujos comarcales al casco histórico, al entroncar en las cabeceras de la Alameda de San Antón y el paseo Alfonso XIII, saltando entre velocidades y escalas. El sector que definen estas vías, aparece hoy urbanizado de manera continua hasta su mitad, unos 4,5 Km, el resto de terreno hasta los 9 Km, muestra crecimientos residenciales apoyados en las radiales de la carretera de Murcia y la del Mar Menor, con una importante cuña central de suelo agrario salpicada de pequeños núcleos.

La periferia general de la ciudad, definida respecto del centro de la ciudad-puerto, puede decirse que consta de tres sectores imaginarios de coronas circulares consecutivas con características físicas y grados de consolidación diferenciados (Fig 4.4.14). La corona que rodea al casco histórico desde la línea de muralla hasta aproximadamente 2km, supone la primera periferia de la ciudad, y está constituida por los tejidos compactos de los arrabales históricos y los reticulares del ensanche, con algunos terrenos expectantes y/o en transformación pero con todas las funciones urbanas plenamente desarrolladas.

Una segunda franja, es la comprendida entre los 2 y los 4,5 Km, a la que hemos denominado el arco de los barrios, donde la fragmentación y la heterogeneidad son las características fundamentales. En ella los distintos polígonos de vivienda y extensiones de los núcleos precedentes, desde el siglo XVIII hasta hoy, se han ido ensartando en los vectores definidos por las radiales que la geografía y el tiempo han ido relacionando en sentido transversal.

Esta amplia corona recogía los aumentos de población y las necesidades residenciales, antes de la colmatación de los terrenos del estero; es decir, la segunda periferia espacial es, en algunas zonas, la primera periferia temporalmente hablando. Esta característica repercute en la mixtura de tiempos, formas urbanas y granos edificatorios que la jalonan por un lado, y por otro, en la carencia de una estructura que relacione las piezas entre sí.

La tercera corona es el ámbito ya referido entre los 4,5 y los 9 km, donde hoy aparecen de manera aislada, operaciones residenciales, polígonos tecnológicos e industriales, fincas en producción agraria, áreas comerciales, etc. y donde el PGOU 2009-2012 ha calificado enormes reservas de suelo.

La ciudad-puerto ha marcado sus épocas de expansión o recesión, la dirección de su crecimiento o el carácter de cada uno de estos ejes, extendiendo por ellos las reglas de la zonificación urbana. Así el eje de Mazarrón, radial oeste, como el oeste de la bahía, se han caracterizado por crecimientos eminentemente residenciales vinculados a los militares y construidos desde una débil urbanización, de amplias parceladas ajardinadas formando racimos. Las radiales E-NE, partiendo de las dársenas comerciales del puerto y de la estación, entrelazadas con las vías ferroviarias, han ido dispersando por el territorio las grandes piezas industriales (fábricas o polígonos), mientras que el ámbito central ha ido recogiendo el grueso residencial, las clases medias sobre los terrenos del ensanche y los barrios obreros un poco más allá, de manera muy simplificada.

La periferia de Cartagena lo es respecto de su centro histórico y a semejanza de él³, en cuyo su interior encontramos distintos centros que producen diversas periferias. Como el centro al que representa, también cuenta con sus cerros y lugares de sociabilización, incluso con centralidades comarcales, que no cabían o estorbaban en el casco histórico, y que dan servicio a un territorio periférico dilatado. También su paisaje está repleto de fronteras físicas y mentales.

Cartagena, al igual que el resto de las ciudades españolas y europeas, inicia durante las primeras décadas del siglo XX un cambio en el tamaño del grano de su crecimiento.

3 En el apartado 4.3 observamos como la geografía generaba recintos dentro de la plaza fuerte donde las relaciones centro-periferia estaban marcadas por la pendiente y la altura del terreno.

*La periferia es el perímetro de la circunferencia, es la zona más próxima al exterior de un cierto espacio. Hay una cierta **ambigüedad** en este territorio. Como todas las cosas que ocurren en los límites, en las fronteras, es terreno abierto al contrabando y a la confusión: es de un lado pero tiene un pie al otro; es territorio definido pero tiene posibilidades de expansión de modo que lo que ayer era periferia puede acabar siendo centro mañana; representa al centro de qué depende, el que le ha dado su función pero, al mismo tiempo, se permite completar sus funciones hasta el punto de hacerlo sonrojar a menudo; **es territorio virgen, abierto a la innovación y la manipulación pero depara sorpresas y rigideces inesperadas; es el espacio disponible pero a menudo no se puede elegir lo que se quiere hacer; tierra de nadie es, también, tierra marcada .***

*[...] Nunca una relación de poder cae de un solo lado y la periferia tiene sus armas. El centro es viejo y ella es nueva y joven. El centro es terreno de restauración, **la periferia puede ser espacio de innovación.***

Ramoneda, 1992:1

Ya no es solo la parcela sino un conjunto urbano unitario de naturaleza arquitectónica el que empieza a puntear visiblemente el suelo de su futura periferia. Ésto vino lógicamente alentado por una preocupación incubada años atrás por los reformistas sociales a través de todo el continente, que se manifestó en España con la aparición de las leyes de Casas Baratas (1911, 1923 y 1924), facilitando a través de importantes ventajas económicas (muy especialmente para sus impulsores), la construcción de vivienda económica.

Estas operaciones, por su propia naturaleza buscaron suelo barato, pero también público -Las Leyes de Casas Baratas obligaban a los ayuntamientos a ceder gratuitamente suelo municipal para estos fines-, lo que facilitó la ocupación de los primeros sectores significativos del ensanche. Fue frecuente, en algunos casos que conocemos, como Málaga⁴ o Almería, que aquellas operaciones sobre suelo público tuviesen intereses compartidos con los planes, especialmente con aquellos que surgieron tras el Estatuto Municipal de 1924, ocupando posiciones estratégicas que aseguraran las trazas claves para el desarrollo de aquellos.

En Cartagena se respondió también a esta política, como no, con una actuación sectorial de vivienda, desde un plan de urgencia, para albergar en principio a clases desfavorecidas. Sin embargo, muestra en la elección de los solares para su construcción, la intención de favorecer la unión de los barrios periféricos con la ciudad central. Acortando las distancias, construyendo fachadas a las vías de comunicación, transformándolas de caminos en calles, travesías desde las puertas de la muralla a los centros de los arrabales. Así las dos zonas de Ciudad Jardín se situaron en los terrenos del ensanche, respetando y consolidando sus ejes principales, impulsando su construcción. Las casas baratas de Santa Lucía construían una serie de manzanas en la ladera del Monte del Castillo de los Moros, dando forma a las esquinas NO del mismo y dejando entre ellas el acceso al parque propuesto en la ladera y al penal de su cumbre. Las casas baratas de la Cooperativa de la Igualdad, por su parte, se localizaron entre el puente de la rambla de Benipila y el caserío de Quitapellejos, mientras que las del Peral hacían saltar el barrio al otro lado del ferrocarril.

De los cuatro proyectos se construyeron el de La Conciliación, parte de el de las casas baratas del Peral y el de la primera zona de Ciudad Jardín.

⁴ El caso de Málaga ha sido estudiado en detalle por Rafael Reinoso Bellido, en su tesis doctoral "Topografías del Paraíso. La construcción de la ciudad de Málaga entre 1897 y 1959".

La Junta de Fomento de las Casas Baratas, realiza propuestas de nuevos fragmentos residenciales en los barrios aledaños de la ciudad. Ya hemos visto el proyecto de Casas Baratas en el Barrio de la Concepción, a través de la Sociedad “La Conciliación” y ahora resaltamos las Casas Baratas en Santa Lucía y Barrio Peral, que se presenta el 14 de Julio de 1923. En Santa Lucía se proyectan 119 viviendas al precio de 11.073,66 pesetas, las de 130 metros cuadrados; 8.887,46 pesetas las de 93,75 metros cuadrados; 8.502,98 pesetas las de 82 metros cuadrados. El total del proyecto ascendió a 1.046.293,34 pesetas, En Barrio Peral se proyectan 246 casas de 93,75 metros cuadrados y a un precio de 9.019,77 pesetas. El proyecto final es de 2.094.485,82 pesetas.

Pedreño, 2013, 157

Las décadas de los 30 y los 40 en Cartagena, por los acontecimientos bélicos y la posguerra, supusieron un freno del ámbito urbano, incluso una regresión debido a los bombardeos sufridos por algunos sectores del centro histórico. Los incrementos poblacionales y los traslados de población desde el maltrecho centro histórico y las hambrientas diputaciones rurales fueron absorbidos por los barrios periféricos, una vez más, iniciándose el proceso de emigración interna de la comarca y la degradación del casco histórico que continua hasta nuestros días⁵.

A Cartagena no le dió tiempo a aprobar un plan conforme a las instrucciones del Estatuto Municipal, quizás su ensanche cumplía sobradamente las expectativas, y así seguiría hasta la década de los 60, cuando esta vez con

⁵ Juan Martínez Leal en su obra *República y Guerra Civil en Cartagena*, señala como el casco urbano en 1930 contaba con 36.024 habitantes, los barrios periféricos con 18.823, y las diputaciones del campo un total de 48.717, para incrementarse o reducirse hasta los 43.104, 24.831, 45.553 diez años después.

Fig. 4.4.10. Centro histórico y barrios a principio de siglo, primera urbanización del ensanche 1929 y los 4 proyecto acogidos a la *Ley de Casas Baratas*, los sectores contorneados con línea discontinua roja marcan las partes realizadas.

Fuente: elaboración propia

1. Casas Baratas en el Barrio de la Concepción, Sociedad "La Conciliación", aprobado por Real Orden de 19 de octubre de 1925, el arquitecto municipal Víctor Beltrí.

2. La Conciliación también presento otro proyecto de muy pocas casas en unas de las manzanas del ensanche resultante del derribo de las murallas (actualmente Mercado de Santa Florentina)

3. Casas Baratas de Santa Lucía

De las 119 viviendas proyectadas en Santa Lucía, aunque se han encontrado referencias en la bibliografía local la realidad es que encontramos 32 viv. en hileras de 1 planta, 60 m² y almacenes hacia las dársenas del puerto en el lado oeste del paseo de las delicias y media docena de casas con almacén de aprox. 120-130 m² y dos plantas en la fachada este, todas ellas construidas en 1930. Por otra en la barriada de Los Mateos, observamos entorno a la plaza de Pablo VI (C/ Falua, Santa Cecilia, Vigía, Mompean, Estanco, Santa Barbará, Ancha,) una serie de viviendas de 1 planta con jardín posterior, transformadas en algunos casos, que no coinciden con el proyecto de casas baratas pero que claramente son parte de dos promociones unitarias (cronológicamente la primera sería la de manzanas alargadas y la segunda la de las cuadradas, como puede deducirse de la secuencia de las ortofotos de 1929, 32, 45), probablemente pública y realizadas por Víctor Beltrí (del actual catastro y el trabajo de campo - análisis de las fachadas- deducimos que probablemente el proyecto original sin uniones parcelarias, contaba aproximadamente con 90viv. construidas entre 1920- 1945, lo que hace pensar que quizás el proyecto de

119 viviendas entre la calle Mompean y el Paseo de las Delicias, fuese sustituido por esta serie de viviendas en Los Mateos

4. Casas Baratas del Peral (no ha podido confirmarse su inclusión definitiva dentro del Programa de Casas Baratas)

5. Casa Baratas del Ensanche o Ciudad Jardín (Dos zonas)

Viviendas que según la publicidad de las revistas de 1928, realizó la constructora "Construcciones Inmobiliarias S.A." de Barcelona, "CISA". Cuando iba a entregar las primeras cincuenta viviendas de las 532 que empezó edificando, dice: «se agrupará en la llamada Ciudad Jardín, de manera arrogante y atractiva, dominadora y sana, fuera del recinto que oprime a la urbe congestionada de habitantes y que dará empleo a 1500 obreros de la localidad, exentos, por esta causa del cruel azote de la falta de trabajo. Se tienen adquiridos todos los terrenos para el completo de las edificaciones y que durante el primer año corresponde el 25 % de la edificación y así sucesivamente hasta el total. Y ya están instalados los servicios de automóviles que facilitan el tráfico y el de un ferrocarril que enlaza la obra directamente con la cantera, propiedad de la poderosa entidad constructora. Tienen un servicio completo de saneamiento, luz eléctrica, aceras, cuartos de baño, wáteres, y cuantas comodidades constituyen el confort moderno». La ley no dejaba nada al azar, marcaba precios, número de habitaciones, según modelos, metros cuadrados de cada estancia, la altura de las viviendas, la luz eléctrica, los baños, los patios, etc. etc. Pedreño Palazón, 2113: 155



Fig. 4.4.11. Ortofotos de 1929 y 1956 de la ciudad y el puerto de Cartagena

Fuente: Sitmur

En la imagen de 1929 puede apreciarse el escaso grado de construcciones en el ensanche 30 años después de su inicio. El mayor número de edificaciones se concentraba en torno al cruce de la Gran Vía de Alfonso XIII con la Alameda de San Antón. Situándose de manera paralela a la Alameda, y la urbanización -poco más extensa- se limita a las tres calles N-S. Apoyadas en ellas, se ve en construcción la primera fase de ciudad-jardín. El Puerto, al margen de la dársena del Arsenal, aparece con un muelle de Alfonso XII sin terminar de urbanizar en su extremo E y la irregular línea de los muelles particulares frente a Santa Lucía. Casi 30 años más tarde, la imagen del 56 confirma la cuña delimitada por los barrios de San Antón, El Peral y el casco histórico, cómo el área de mayor urbanización del Ensanche, y la dirección N, cómo la de mayor inercia de crecimiento a pesar de la potencia del eje trazado E-W. Alfonso XIII, a mitad del S. XX cuenta con fachadas tan sólo en el tramo comprendido entre la Plaza de España y el cruce con Ángel Bruna- Serreta



otras demandas demográficas y legislativas, la nueva legislación del suelo del 56, redactó su primer plan.

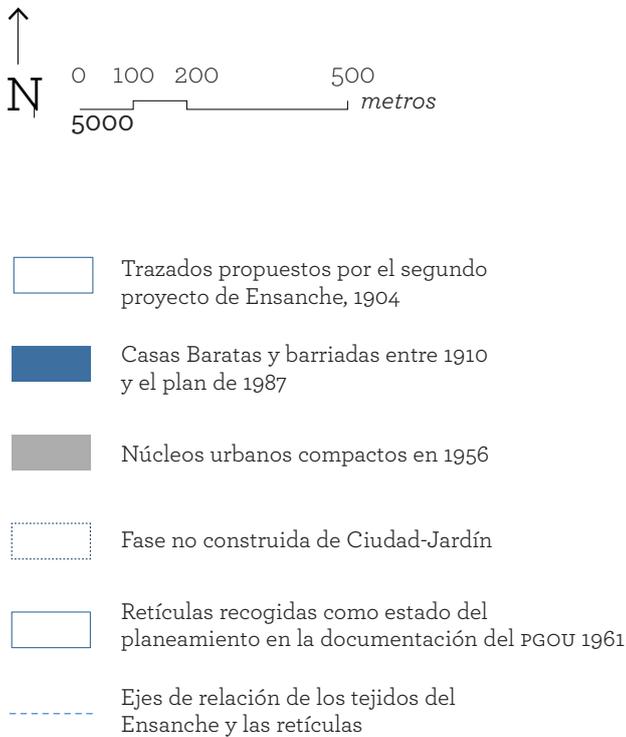
Tras la guerra, la consigna no cambió y algunas de las barriadas siguieron, hasta que llegó aquel plan, impulsando el ensanche a golpe de pequeños fragmentos. Quizás la evolución tipológica no encajaba en las rigideces morfológicas del decimonónico ensanche, pero lo reinterpretó, respetando sus trazas principales. Entre la década de los 40 y los 60 barriadas de realojo y obreras como la de los Cuatro Santos (las 400) o la Virgen del Mar extendieron los ejes del ensanche, otras como Los Juncos (casas de Corea) o San Fulgencio (casas de Filipinas) rellenaron algunas de sus manzanas, siguiendo un posible plan de retículas articuladas con la del ensanche, que aparece recogido en la documentación del plan del 61 bajo el título *Estado del planeamiento. Superposición de trazados anteriores a la ley del suelo de 12 de mayo de 1956*. (Fig. 4.4.12)

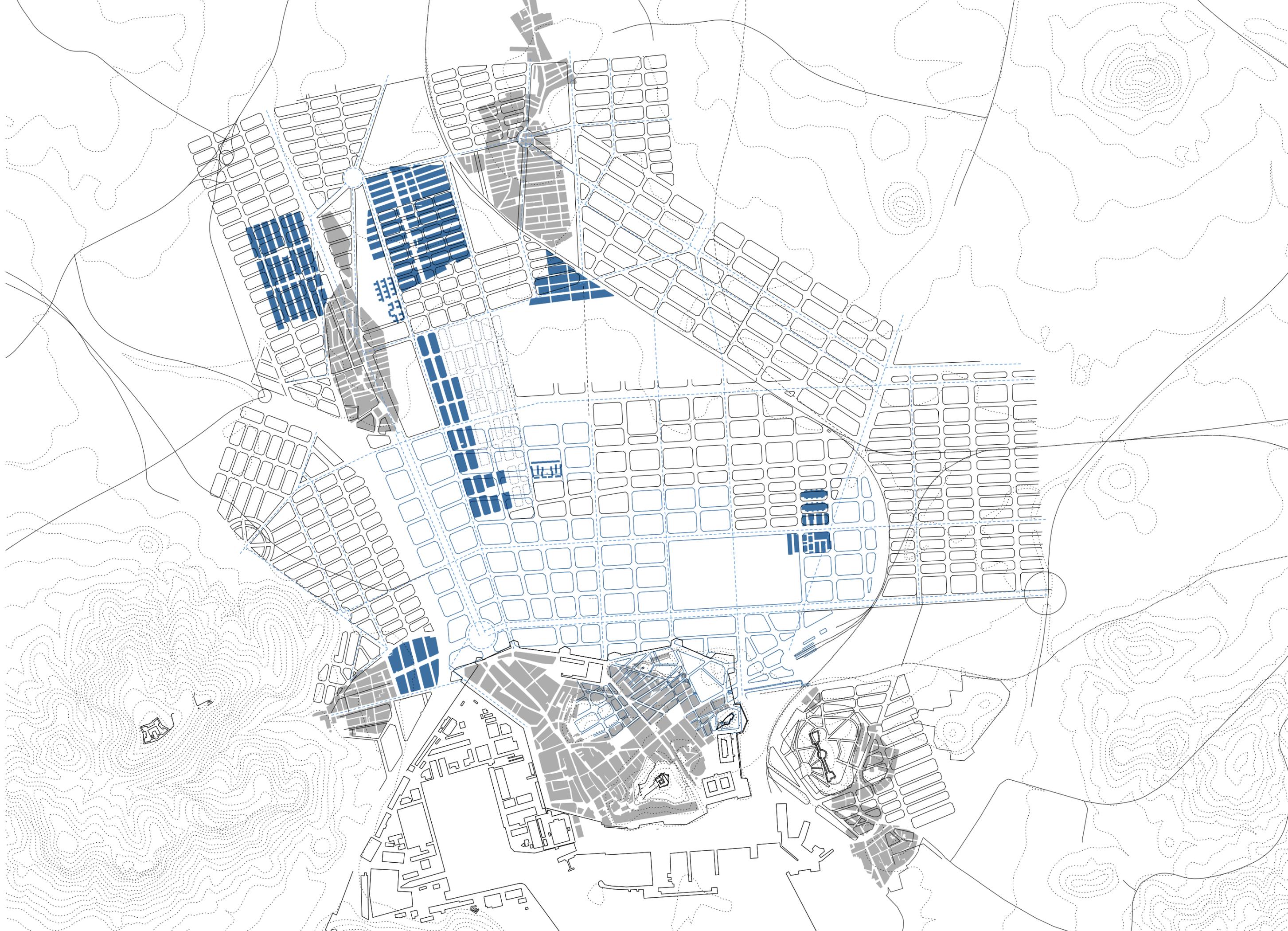
El crecimiento de la primera periferia de Cartagena, en base a barriadas residenciales, tuvo su auge entre la segunda mitad de los años cincuenta y la primera de los setenta. Tras la postguerra, y aproximadamente hasta los años sesenta y setenta evolucionan las tipologías residenciales desde modestas viviendas en hilera de una planta con porche delantero y patio trasero, -que ligaban íntimamente el espacio doméstico al de la calle-, a los bloques de viviendas de mediana altura, formando estrechas manzanas o manzanas más amplias con patios interiores comunes, pero aún con residencia en planta baja ligada a la calle, y finalmente bloques lineales libres de las alineaciones viarias con espacios “verdes” entre ellos y plantas bajas ocupadas por cocheras o locales. (Tablas 4.3.3)

A nivel de barrio se produce una evolución desde mallas ortogonales viarias densas, con numerosos y cercanos cruces, vinculadas al resto de ejes de la ciudad, hacia estructuras viarias jerarquizadas y ramificadas, terminadas en *cul de sac* con un mayor grado de desconexión respecto a los tejidos circundantes, lo que les confiere cierto aire de pieza aislada con pocos puntos de conexión con el resto de calles de la ciudad.

Fig. 4.4.12. Trazados y operaciones residenciales dentro de la estructura del ensanche hasta 1956

Fuente. Elaboración propia a partir del plano de información de Estado del Planeamiento del Plan General de Ordenación Urbana, 1961 (Archivo provincial de Murcia), ortofotografía del vuelo de 1956 y de los documentos de los proyectos originales de lasa casas baratas disponibles en el Archivo Municipal





La construcción de estas barriadas no conllevó la dotación de servicios para la población; equipamientos escolares, sanitarios o culturales, parques y zonas deportivas han llegado con posterioridad. Incluso la urbanización, con la pavimentación, el saneamiento o el abastecimiento de agua en las viviendas tuvo que esperar hasta la década de los ochenta. Esta falta de equipamientos y servicios queda reflejada tanto en la memoria de información y las propuestas del plan de 1961 como en el de 1974, donde entre las principales actuaciones se señalan el abastecimiento de agua, el saneamiento (el 22,5% de la ciudad y el 30% de las diputaciones carecía de alcantarillado en los setenta) y la dotación de centros escolares y equipamientos.

Como podemos ver en la figura 4.4.23, el plan del 61 opta por un sistema de barrios aislados y un gran parque central al que se anexionan los servicios de los mismos, mientras que el plan del 74 establece un sistema de centros urbanos de tres escalas (ciudad, distrito, barrio) y una malla orgánica verde de relación entre ellos y el centro, llegando a proponer hasta 81 nuevos centros escolares, lo que nos habla por un lado de la poca operatividad del plan anterior y de la escasez de servicios, seguramente porque las urgencias estaban en la creación vivienda.

En la memoria del Plan del 1961 puede leerse al respecto de los barrios: “el sistema de espacios libres que limita aquellos barrios y constituye una segunda red de paseos y zonas arboladas y tranquilas, donde se desarrollarán las escuelas y zonas deportivas, constituyendo el desahogo natural de las zonas residenciales. Cada barrio dispondrá de su centro cívico y religioso, su núcleo comercial y administrativo, mercado y espectáculos. [...] se completan algunas unidades con un núcleo de industria artesana en armonía con la clase social dominante que se prevé”, mientras que en la del plan del 74 se expone el problema de esta forma: “La organización urbana se basa en unidades escalonadas desde el <<barrio>> pasando por el <<distrito>> en él se apoya principalmente la ordenación, hasta la de <<ciudad>> variable según previsiones.

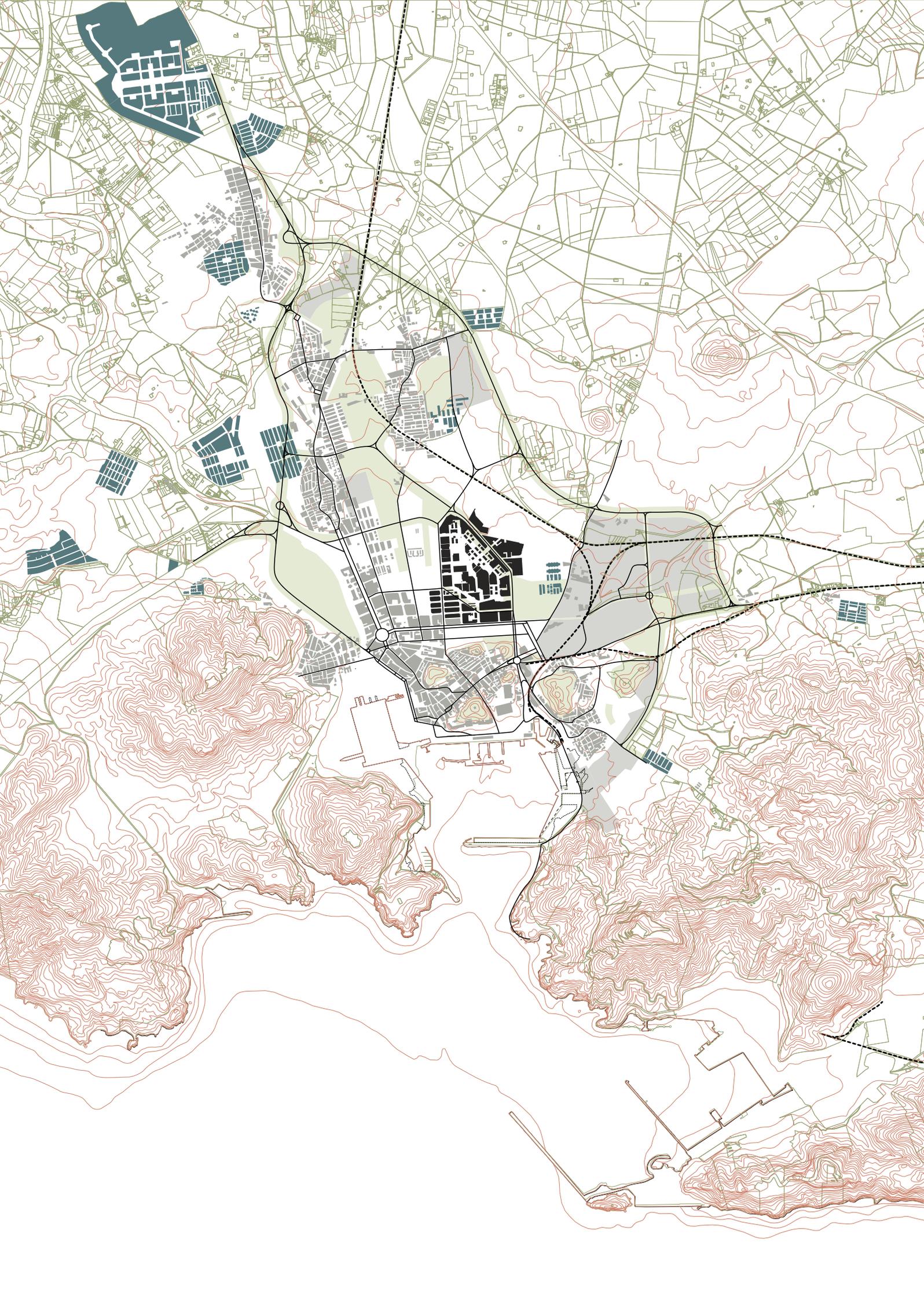
A cada unidad se le dota del equipamiento necesario según los estándares urbanísticos aconsejables al correspondiente tipo de agrupación humana. Estructuralmente se integran todos los barrios periféricos, se erradica la industria molesta próxima, creándose nuevos polígonos, se establecen áreas para instituciones singulares o especiales en la periferia, y se crean un sistema de espacios libres coordinados con dos parques más extensos”.

Aunque el plan del 61 fue aprobado y el del 74 no superó la fase inicial, su incidencia física fue escasa. El plan del 61 dibujó algunas trazas del viario estructurante que el tiempo ha ido consolidando, pero su rasgo principal es la ruptura con la estructura urbana, viaria y social del ensanche. Los ejes E-O que partiendo de la alameda de San Antón se habían extendido hacia el E, son cortados por una supermanzana de formas curvas, mientras los N-S son condensados en una serie de rondas convergentes en la carretera de Murcia a la altura de los Dolores. Sin embargo, ni el gran parque central, ni muchos de los equipamientos planteados, ni las áreas destinadas a vivienda o industria fueron desarrolladas. Hasta el siguiente plan, el del 87, las barriadas que se construyeron se situaron en el suelo designado como urbano por el plan del 61, pero según lógicas ajenas al mismo (véase la barriada José M^a la Puerta por ejemplo) o directamente buscaron su ubicación fuera de los límites urbanos marcados por el plan, como ejemplifican la barriada de San José Obrero, Santiago, Los Dolores, El Bohío o San Cristóbal.

Fig. 4.4.13. Plan del 61 y barriadas construidas del 60 al 81

Fuente. Elaboración propia a partir de planos de Ordenación del PGOU 1961 (Archivo provincial de Murcia), ortofoto del vuelo de 1956 y base catastral actual





b.2. • Los barrios en la futura periferia. Un archipiélago de intensidades populares

Es posible trazar una línea entre dos épocas, dos maneras de proyectar el fragmento residencial. Las determinaciones legislativas sobre la ordenación del grano residencial que se inauguraron en 1957, y continuaron, hasta hoy, con las sucesivas reformas y supuestas mejoras de la Ley del Suelo, tuvieron sus consecuencias. Todo estuvo pensado para acomodar el *tsunami* residencial que se avecinaba en un marco de buenas intenciones; sin embargo, y a pesar de algunas importantes ventajas, como las nuevas dotaciones, servicios e infraestructuras, algo se perdió en el camino.

En una primera etapa los conjuntos residenciales, allá donde se construyeron, fueron capaces, incluso en el peor de los casos, de dibujar lugares de cierta intensidad. Algo que se desdibujó casi por completo en los resultados de los proyectos de la etapa posterior. Una lectura de la tabla comparativa de densidades de una y otra etapa nos desvela una de las posibles respuestas a esa cuestión y otra, quizás más decisiva, hay que encontrarla en la morfología urbana a la que se adscribieron unos y otros.

El proyecto de Ensanche definitivo, dibujaba una ciudad a 100 años vista, organizada según una estructura reticular que se extendía hasta 219 ha totales (incluyendo espacios libres y de circulación). La suma de las actuaciones de viviendas (barriadas y planes parciales residenciales) para el periodo equivalente entre 1911-2011 (realizadas o no) asciende a una superficie de 1116 ha, es decir, cinco veces mayor. Al desglosar ese número en dos periodos, podemos ver cómo los planes parciales propuestos durante dos décadas, desde el plan general de 1987 al de 2009, ocupan 954 ha y sólo 162 ha (1/6 de la cifra anterior) las barriadas residenciales proyectadas entre 1920 y el plan del 87, con unas densidades de 34 y 69 viv/ha respectivamente. Los números no hacen más que cuantificar, para el caso de Cartagena, un proceso conocido y común al resto del territorio español.

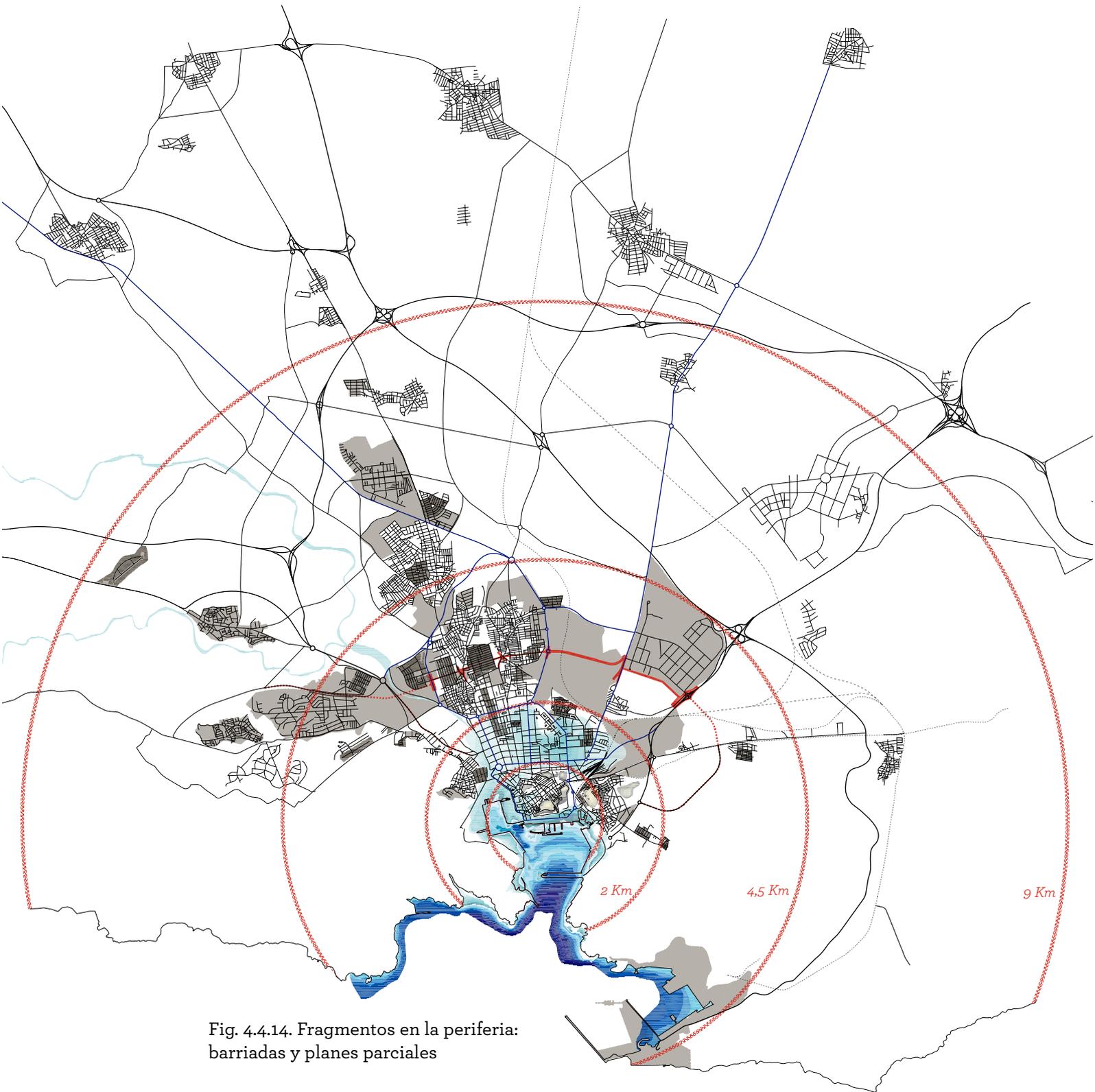


Fig. 4.4.14. Fragmentos en la periferia:
barriadas y planes parciales

Fuente: Elaboración propia

Barriadas 1916-1980								
	Nombre	Fecha	S (ha)	Num_viv	Poblacion	Edad_media	% Emigran- tes	Per_viv
1	Casas baratas de la Conciliación	1916	0,26	8				
2	Casas Baratas Barrio del Peral	1923	8,83	246	610	39,21	13,70	2,69
3	Proyecto de Casas Baratas en Santa Lucía	1923	4,16	119				2,06
4	Ciudad-jardín	1928	12,59	382	954	45,9	1,74	2,74
5	Casas Baratas de la Conciliación	1929	5,46	165	326	44,31	6,64	2,40
6	Los Mateos I	1929	0,67	26	49	40,95	31,19	2,64
7	Casas obreras Santa Lucía	1930	0,25	32	66	47,45	4,32	2,06
8	Viv. Ángel Bruna-Alfonso XIII	1940	0,34	56	158	42	20	3
9	Viv. Capitanes Ripoll	1940	0,45	61	152	34	4	2
10	Los Mateos II	1940	1,33	60	110	40,95	31,19	2,64
11	Barriada Cuatro Santos "Las 400"	1945- 1980?	21,90	1284	2753	44,62	5,66	2,73
12	Barriada Los Juncos o Casa de Corea	1954	1,52	176	405	42,47	17,71	2,97
13	Vivienda de Pescadores	1955	0,27	62	111	47,45	4,32	2,06
14	Barriada San Fulgencio o Casas Filipinas	1955- 57	0,37	96	220	42,47	17,71	2,97
15	Lo Campano	1956	2,79	281	671	38,89	0,73	3,61
16	Barriada Virgen del Mar	1957	2,13	453	1288	29,94	19,04	3,02
17	Barriada Virgen de la Caridad, Las Seiscientas	1957- 1989	13,57	725	2075	38,21	18,58	3,12
18	Poblado de la Marina	1960	7,24	44	118	35,04	1,35	3,32
19	Barriada Bazan, Casas del Congo, San Gines	1961- 71	5,27	1060	2820	35,87	12,17	3,03
20	Barriada de San Cristóbal - El Bohío	1964-	12,22	593	1463	37,77	0	2,95
21	Barriada Los Dolores	1964- 1971	11,94	400	964	53,58	1,71	2,29
22	Barriada Villalba	1964- 1976	2,68	152	377	40,61	6,75	2,94
23	Vista Alegre	1965	5,17	264	650	42,22	2,80	3,11
24	Barriada San José Obrero	1965- 1995	10,00	416	1144	41,85	0,98	2,75
25	Barriada El Rosalar	1967	0,66	104	280	35,04	1,35	3,32
26	Barriada José María la Puerta	1969	6,49	1182	3184	36,32	19,44	2,88
27	Barriada Santiago	1970	5,21	209	810	38,89	0,73	3,61
28	Urbanización Mediterráneo	1973- 1975	12,85	1897	4539	36,20	19,41	3,065
29	Barriada Santísima Trinidad	1974	1,25	160	419	39	1	3
30	Barriada del Romero	1975	1,15	203	442	44,08	24,50	2,50
31	Castillicos	1979- 1981	2,64	240	660	39,54	2,67	2,67
Total (aprox. 60 años)			162 ha	11.156 viv.				
Densidad (viv/ha)=			69					

Tablas 4.4.3. Tablas comparativas barriadas vs planes parciales. (Fig.4.4.15.)

Promoción	Observaciones
Sociedad Cooperativa La Conciliación	Hoy mercado de Santa Florentina, casas baratas ley 1911 y 12, Arq. Álvarez Morales y Beltrí
Ayuntamiento de Cartagena	Proyecto realizado parcialmente
Junta de Obras de Casas Baratas	No realizado
Construcciones Inmobiliarias S.A. (CISA)	Proyecto original 1500 casas baratas en el Ensanche
Sociedad Cooperativa La Conciliación	Proyecto original 179 viviendas. Arq. Victor Beltrí
Junta de Obras de Casas Baratas	Viv. de 60m2
Patronato militar?	Viv. de 118 m2
Patronato militar?	Viv. de 85 m2
Obra Sindical del Hogar y Arquitectura	
Empresa Nacional Bazan	22 bloques de 8 viv. y 4 alturas
Obra sindical del Hogar	
Patronato de Vivienda Francisco Franco	60 viv. unifamiliares(1 fase 1956) y 12 bloques de 4 plantas (2 fase 1962-63). S viv aprox. 60 m2
Instituto Nacional de la Vivienda?	Bloques grecados de 4 plantas
Instituto Nacional de la Vivienda	Fases: 1 Poblado de absorción , 2 al N vpo marginal (202 viv) y al S vpo y promo. privada clase obrera
Ministerio de Defensa ?	Viviendas de más de 250 m2
Empresa Nacional Bazán	Diferentes fases 1 fase Bazan manzanas cerradas, ultima 1991 modificado
Instituto Nacional de Vivienda (1 fase)	
Instituto Nacional de Vivienda (1 fase, 2 fase ?)	Iglesia, sanidad y deportes 112 viv. bloques de 4 plantas 1964 y 40 viv. adosadas dos plantas 1976
José Díaz , "El Leva"	
Instituto Nacional de la Vivienda	
Ayuntamiento de Cartagena?	140 viv. uni.(1 fase 1930 parcelas alargadas, resto 1970) y 2 bloques 69 viv. S.viv aprox. 150m2
Contaba con 22 locales comerciales	

Planes Parciales 1982-2011							
	Nombre	Fecha	Superficie (ha)	Edificabilidad (m ² /m ²)	Alt_max	Num_viv	Estado actual
1	Plan Parcial Sector P1 (Cabezo Beaza)	1987	50	0,500	2	0	Construido
2	Plan Parcial Sector P2 (Cabezo Beaza)	1989	73	0,970	3	0	Construido
3	Plan Especial Molinos Marfagones	1993	54	0,000	0	0	
4	Plan Parcial Sector CC2 de Cartagena Centro	2001	8	0,350	8	0	Construido
5	Plan Especial Fábrica de la Luz (Corte Inglés)	2001	2	2,600	8	0	Construido
6	Plan Parcial Sector P3 (Cabezo Beaza)	2001	46	0,500	4	0	Construido
7	Plan Parcial Sector LD3 de Los Dolores	2001	7	0,500	3	0	En construcción
8	Plan Parcial Sector CE-3 P4 (Cabezo Beaza)	2009	59	0,500	4	0	No construido
9	PAU Barrio del Peral		46	0,900	0	0	No construido
10	Mod. 92		2	0,000	0	0	
11	Plan especial Canteras romanas		1	0,000	0	0	
12	Plan Especial del Auditorio		2	0,000	0	0	
13	Plan Especial N3 Puerto de Cartagena-Dársena de Escombreras		204	0,000	0	0	
14	Plan Especial Muelle de Alfonso XIII		13	0,000	0	0	
15	Mod. 121 UA-1 Los Mateos	1987-2005	1	1,400	0	17	No construido
16	U.A. 4 Los Barreros	1987	0	2,100	5	40	Construido
17	Mod. 106 - U.A. 4 y 5 (CO)	1997	3	0,458	10	107	En construcción
18	U.A. 2.1 Los Barreros	1987	2	1,400	3	114	En construcción
19	Plan Parcial La Atalaya-Sector BC-1	2006	8	0,165	3	121	Construido
20	Plan Parcial Los Ventorrillos	1992 /Derogado PGMO 2012	8	0,337	2	145	Construido
21	Plan Parcial Sector MS1 de Media Sala-Mod. 111	2009-1999	37	0,200	4	184	No construido
22	Plan Parcial Sector Lb1- Los Barreros	1996	7	0,495	2	212	Construido
23	Plan Parcial Finca de Los Popos de Canteras-Cartagena	1984	14	0,302	2	220	Construido
24	Mod.133 - UA.I San Antón	1987-2009	5	0,748	7	252	En construcción
25	U.A.3 Los Mateos (Mod. 79 y 131)	2009	9	0,777	5	266	No construido
26	Plan Parcial Sector BH1 de El Bohío	2002	12	0,000	5	287	En construcción
27	Modificación 135: Plan Parcial Levante	1984	5	0,700	10	308	Construido
28	Modificación 123: Santa Lucía, U.A. 7						
29		2006	5	0,704	5	350	No construido
30	Plan Parcial Sector Central Campo de La Rosa	1998	8	0,900	10	380	En construcción
31	Plan Parcial Sector Finca Medina	2007	20	0,225	2	485	No construido

	Nombre	Fecha	Superficie (ha)	Edificabilidad (m ² /m ²)	Alt_max	Num_viv	Estado actual
32	Plan Parcial Sector La Loma de Canteras	1989	50	0,580	2	500	Construido
33	Plan Parcial Sector CO5.1	2011	9	0,804	10	500	No Construido
34	Plan Parcial Sector Finca Beriso	1992	16	0,700	5	828	Construido
35	Plan Parcial Sector LD1 Norte de Los Dolores	2008	37	0,540	5	1.306	No construido
36	Plan Parcial Sector CO3-CO4, La Vaguada	1992	81	0,999	5	1.517	En construcción
37	Plan Parcial Sector Rambla	1989	26	0,946	10	1.692	En construcción
38	Plan Parcial Sector Oeste a Urbanización Mediterráneo	1982	33	0,889	6	1.798	Construido
39	Plan Parcial Sector Buenos Aires (VPO)	2008	24	0,980	0	1.800	En construcción
40	Plan especial de reforma interior de Canteras	1988	38	0,000	2	2.057	Construido
41	Plan Parcial Sector CO5.2	2005	76	0,600	10	2.800	No construido
42	Plan Parcial Polígono Residencial de Santa Ana	1984/Derogado PGMO 2012	105	0,952	4	3.029	Construido
43	Plan Parcial Sector CC1.2 de Cartagena Centro	2008	108	0,972	16	3.200	No construido
44	Plan Parcial Sector CC1.1 de Cartagena Centro	2006	109	0,958	16	3.300	En construcción
45	Plan Parcial Sector El Hondón	2008	98	0,939	17	5.000	No construido
Total (aprox. 30 años)=			1.521			32.815	
Densidad (viv/ha) = 22							

***Nota: Sobre las Tablas comparativas barriadas vs planes parciales:**

Las dificultades para localizar los proyectos originales en materia de vivienda social debido a la dispersión de los fondos no han permitido analizar en detalle cada uno de los proyectos. Las referencias estudiadas corresponden a los documentos disponibles en el Archivo Municipal de Cartagena. Sin embargo, las pesquisas realizadas han arrojado otras dos fuentes por donde continuar la investigación: Los proyectos del Patronato Francisco Franco, que al haberse transmitido las competencias en materia de vivienda a las Comunidades Autónomas están en la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas de Murcia (no disponibles para consulta), mientras que seis expedientes de la O.S.H. y dos del I.N.V de Viviendas protegidas se encuentran en el Ministerio de Fomento.

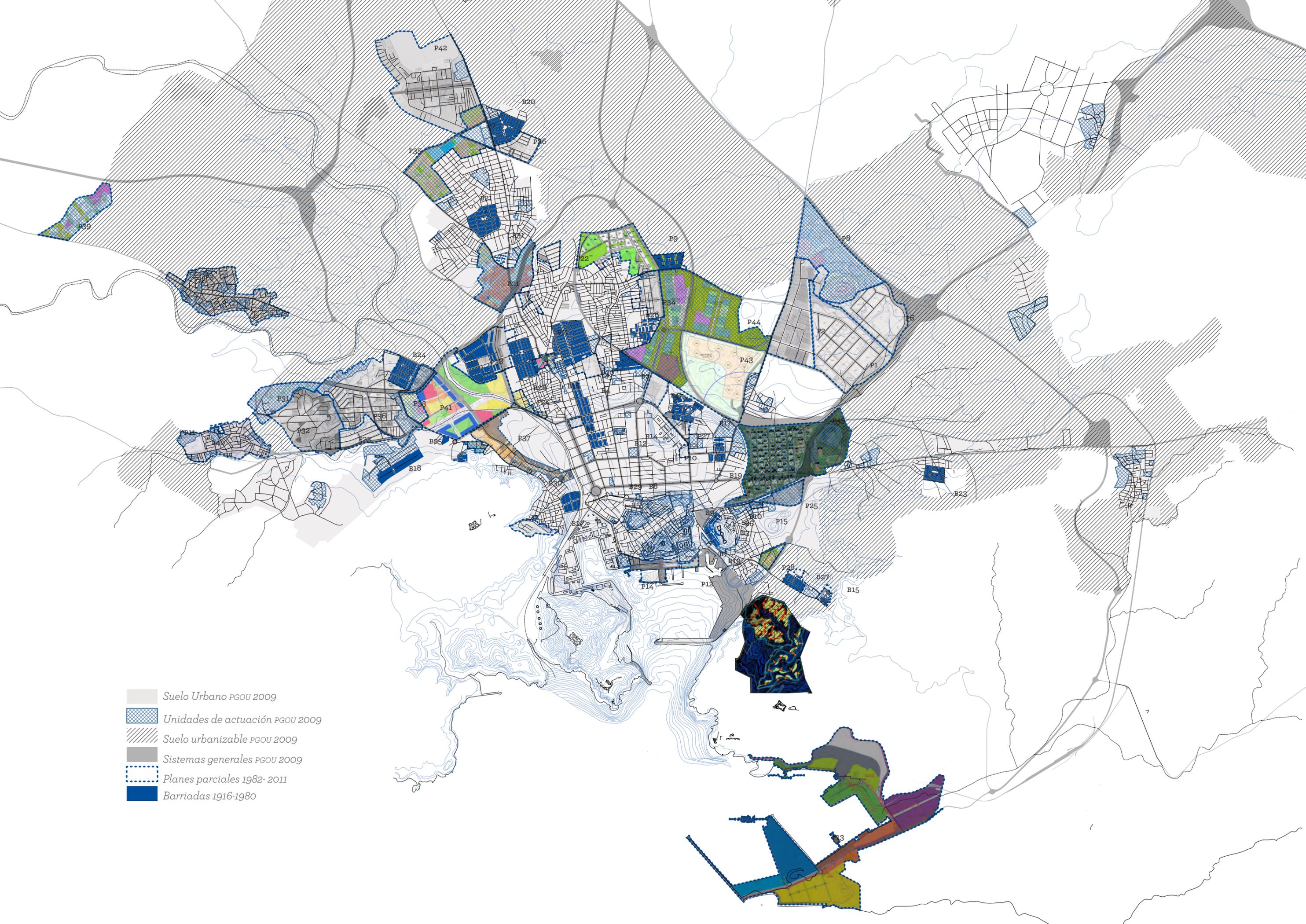
Los datos de las barriadas disponibles en el AMC o en los artículos referidos en la bibliografía han sido recogidos en la tabla XX. En aquellos casos donde los proyectos no han podido localizarse, se ha recurrido al estudio de información del catastro a escala parcelaria y a los datos de las secciones censales de 2011 del INE. Como dichas secciones no coincidían con los límites de las barriadas, se ha realizado un proceso de cuantificación del número de viviendas según los datos catastrales de cada inmueble.

Por tanto de las columnas de la tabla, la del número de viviendas es el preciso, mientras que el resto de datos demográficos se han obtenido por ponderación a partir del número de viviendas. En aquellas barriadas donde coincidían más de una sección censal dichos datos se han obtenido como media entre ellas en función de las superficies de cada sección censal dentro del límite de la barriada. Las singularidades existentes en la zona que desvirtuaban dichos datos o que estos eran incapaces de reflejar han sido comentados en la descripción de cada una de las barriadas, como intento de subsanar las posibles imprecisiones de los mismos.

Fig.4.4.15. Cartografía de la periferia : barriadas y collage de planes parciales (Tablas 4.4.3.)

Fuente: Elaboración propia

Barriadas 1916-1980			
B1	Casas baratas de la Conciliación	P6	Plan Parcial Sector P3A (Cabezo Beaza)
B2	Casas Baratas Barrio del Peral	P7	Plan Parcial Sector LD3 de Los Dolores
B3	Proyecto de Casas Baratas en Santa Lucía	P8	Plan Parcial Sector CE-3 P4 (Cabezo Beaza)
B4	Ciudad-jardín	P9	PAU Barrio del Peral
B5	Casas Baratas de la Conciliación	P10	Mod. 92
B6	Los Mateos I	P11	Plan especial Canteras romanas
B7	Casas obreras Santa Lucía?	P12	Plan Especial del Auditorio
B8	Viv. Ángel Bruna-Alfonso XIII	P13	P.E. N3 Puerto de Cartagena-Darsena de Escombreras
B9	Viv. Capitanes Ripoll	P14	Plan Especial Muelle de Alfonso XIII
B10	Los Mateos II	P15	Mod. 121 UA-1 Los Mateos
B11	Barriada Cuatro Santos "Las 400"	P16	U.A. 4 Los Barreros
B12	Barriada Los Juncos o Casa de Corea	P17	Mod.106 - U.A. 4 y 5 (CO)
B13	Vivienda de Pescadores	P18	U.A. 2.1 Los Barreros
B14	Barriada San Fulgencio o Casas Filipinas	P19	Plan Parcial La Atalaya- Sector BC-1
B15	Lo Campano	P20	Plan Parcial Los Ventorrillos
B16	Barriada Virgen del Mar	P21	Plan Parcial Sector MS1 de Media Sala- Mod. 111
B17	Barriada Virgen de la Caridad, Las Seiscientas	P22	Plan Parcial Sector Lb1- Los Barreros
B18	Poblado de la Marina	P23	Plan Parcial Finca de Los Popos de Canteras-Cartagena
B19	Barriada Bazan, Casas del Congo, San Gines	P24	Mod.133 - UA.I0.4.AN. San Anton
B20	Barriada de San Cristobal - El Bohío	P25	U.A.3 Los Mateos (Mod. 79 y 131)
B21	Barriada Los Dolores	P26	Plan Parcial Sector BH1 de El Bohío
B22	Barriada Villalba	P27	Modificación 135: Plan Parcial Levante
B23	Vista Alegre	P28	Modificación n123: Santa Lucía, U.A. 7
B24	Barriada San José Obrero	P29	Plan Parcial Sector Central Campo de La Rosa
B25	Barriada El Rosalar	P30	Plan Parcial Sector Finca Medina
B26	Barriada Jose Maria la Puerta	P31	Plan Parcial Sector La Loma de Canteras
B27	Barriada Santiago	P32	Plan Parcial Sector CO5.1
B28	Urbanización Mediterráneo	P33	Plan Parcial Sector Finca Beriso
B29	Barriada Santísima Trinidad	P34	Plan Parcial Sector LD1-Norte de Los Dolores
B30	Barriada del Romero	P35	Plan Parcial Sector CO3-CO4, La Vaguada
B31	Castillicos	P36	Plan Parcial Sector Rambla
Planes Parciales 1982-2011		P37	Plan Parcial Sector Oeste a Urbanización Mediterraneo
P1	Plan Parcial Sector P1 (Cabezo Beaza)	P38	Plan Parcial Sector Buenos Aires (VPO)
P2	Plan Parcial Sector P2 (Cabezo Beaza)	P39	Plan especial de reforma interior de Canteras
P3	Plan Especial Molinos Marfagones	P40	Plan Parcial Sector CO5.2
P4	Plan Parcial Sector CC2 de Cartagena Centro	P41	Plan Parcial Polígono Residencial de Santa Ana
P5	Plan Especial Fábrica de la Luz (Corte Inglés)	P42	Plan Parcial Sector CC1.2 de Cartagena Centro
		P43	Plan Parcial Sector CC1.1 de Cartagena Centro
		P44	Plan Parcial Sector El Hondón



- Suelo Urbano PGOU 2009
- Unidades de actuación PGOU 2009
- Suelo urbanizable PGOU 2009
- Sistemas generales PGOU 2009
- Planes parciales 1982- 2011
- Barriadas 1916-1980

Si afinamos el número a las viviendas construidas o en construcción la cifra es de 11.029 para el primer periodo y de 15.215 para el segundo, en total 26.244 viv., que mediante modelos morfológicos compactos (60-100 viv/ha)⁶ hubiesen necesitado unas 420-270 ha, superficie de suelo no tan alejado de lo propuesto por el ensanche pero muy por debajo de los ratios de consumo de suelo por vivienda de las últimas décadas del XX y primeras del XXI.

Dentro de las características formales que nos permiten matizar, más allá del dato de densidad, el diferente ambiente urbano que crean los proyectos residenciales del primer y segundo periodo, se señala su capacidad o incapacidad para crear *estancias*, -aunque esta característica no está claramente capitalizada por una u otra etapa, sino que la marcan la pericia de los proyectos concretos-.

Entendidas éstas según la definición de José Manuel Gallego (1992), como aquel o aquellos “*espacio o espacios constituidos por vacíos o construcciones, que definen y acotan el tiempo, que matizan el espacio colectivo público o no. Su proyecto es la territorialización de un lugar colectivo nuevo. Espacio de múltiples usos y relaciones, que da significado a un fragmento de ciudad.*”

Las primeras barriadas, con mayores densidades pero sobre todo con un lenguaje basado en la idea de la calle como espacio de intercambio, de las plazas como lugares colectivos de representación y reunión de la comunidad, y de unas tipologías residenciales donde lo privado y lo público mantienen una estrecha relación (sean desarrollos de viviendas en hilera de baja altura o bloques de media), logran mayor intensidad urbana que los orgánicos tejidos suburbanos de viviendas unifamiliares con jardín privado, jardines públicos y equipamientos aislados característicos del sector oeste de Cartagena o que las promociones de bloques aislados rodeados o rodeando un espacio libre informe.

6 Se ha tomado este intervalo de densidad para realizar la comparativa por ser un rango definido, más o menos compartidos, por los estudios sobre barrios o ciudades medias sostenibles, como por ejemplo el trabajo de la Prof. Ester Higuera recogido en el libro *El reto de la ciudad habitable y sostenible*, Editorial DAPP, 2009.

La monótona y tacaña barriada de los Cuatro Santos (1945), consigue construir una calle con cierta actividad, Ramón y Cajal, tan sólo duplicando la anchura de su sección y trazándola en continuidad con una de los ejes N-S del ensanche; el proyecto de Ciudad Jardín (1928) con retranqueos en las alineaciones y cambios volumétricos en las edificaciones en esquina, construye su eje central (c/ Carmen Conde) como itinerario de espacios públicos también conectado a los ejes existentes; la barriada Jose M^o Lapuerta (1969) hacía lo propio alargando la calle Berizo con la del Salado como centro de la actividad diaria volcando sus locales hacia ella y el acceso al conjunto de espacios transversales constituido por plazas, manzanas con patio comunitario y bloques lineales con jardín entre ellos. Estos son tres de los posibles ejemplos que alcanzan un ambiente urbano de cierta intensidad.

Edward Hall en su libro *La dimensión oculta* de 1969, realiza un análisis de las espacios urbanos según «etnias» (clasificadas como norteamericanos, árabes, mediterráneos, japones,...) donde señala que:

...una de las más urgentes necesidades del hombre es por lo tanto la de hallar principios para planear espacios que mantengan una densidad sana, una sana cadencia de interacción, un grado apropiado de participación e interés por los demás y un sentido continuo de identificación étnica. La creación de estos principios requerirá los esfuerzos combinados de muchos especialistas de distintas clases, que colaboren estrechamente a escala masiva. [...] Quiero decir que en definitiva me parece que ha de resultar la escala un factor clave en la planificación de poblaciones, colonias o barriadas y viviendas. Y es de la mayor importancia que la escala urbana esté de acuerdo con la étnica, ya que cada grupo étnico parece haber creado su escala propia.

A lo largo del texto atribuye a los pueblos mediterráneos un gusto por el hacinamiento, por la vida pública en la calle y familiar en las viviendas, por la relación sensual entre el espacio y las *personas lograda desde la*

«íntima relación» entre sus casas, sus espacios de trabajo, sus trazados y su paisaje al «equilibrar todas las necesidades espaciales» al entender que «la ciudad es algo que debe proporcionar satisfacciones ».

Se trata por tanto de favorecer el afecto entre los residentes y el espacio, de urbanizar lugares reconocibles y estimulantes que respondan a las maneras de vivir de sus habitantes y permitan desarrollar sus vidas sin tiranías espaciales.

El siguiente apartado busca encontrar en los proyectos de ambos periodos aquellas decisiones proyectuales que han permitido o permitan, mediante su re-configuración, construir un fragmento de ciudad, «barrios»⁷ con identidades espaciales-sociales y no conjuntos residenciales. Para ello se han seleccionado aquellas barriadas y planes parciales que en el siguiente epígrafe forman parte del denominado «arco de los barrios».

7 La acepción de barrio no hace referencia a la división administrativa de la ciudad sino a su reconocimiento por la población, la que vive en él y la del resto de la ciudad, bien por su nombre, por un apodo, por unas actividades o unas cualidades espaciales concentras.

b.3. El arco de los barrios, una centralidad lineal y discontinua para el siglo XXI. Una calle mayor de la perifería.

La construcción individual de la segunda corona periférica a partir de fragmentos diversos, sin que existiese, o se ajustasen, a un marco planificador común, a un proyecto de ciudad, no quiere decir que no exista la posibilidad o la necesidad de pensarla de manera conjunta. Trabajar sobre las relaciones entre piezas autistas, dotar de urbanidad a algunos de los lugares residuales, poner las condiciones materiales que permitan la interacción de las piezas entre sí, conectar en red los centros barriales y trabajar en el fortalecimiento del intercambio entre los distintos grupos sociales que los habitan, son los objetivos objetivo del ápice de la calle mayor de la periferia.

Las ilustraciones anteriores destacan de la segunda periferia⁸ cartagenera elementos comunes a otras periferias nacionales como las barreras infraestructurales, los polígonos de viviendas y los equipamientos como espacios monofuncionales, o los usos y las arquitecturas de escala territorial, a la vez que seleccionan las singularidades del emplazamiento, los cerros de la periferia, la geografía como paisaje de fondo y los espacios vacantes o de conflicto, vacios carentes de significado urbano, como posibles lugares donde realizar operaciones de sutura.

No es la indiferencia de las cosas sino la indiferencia de las cosas entre sí

Solà-Morales, 1992

Fragmentos que conviven insolidariamente con vacios desarticulados entre ambos.

José Manuel Gallego, 1992

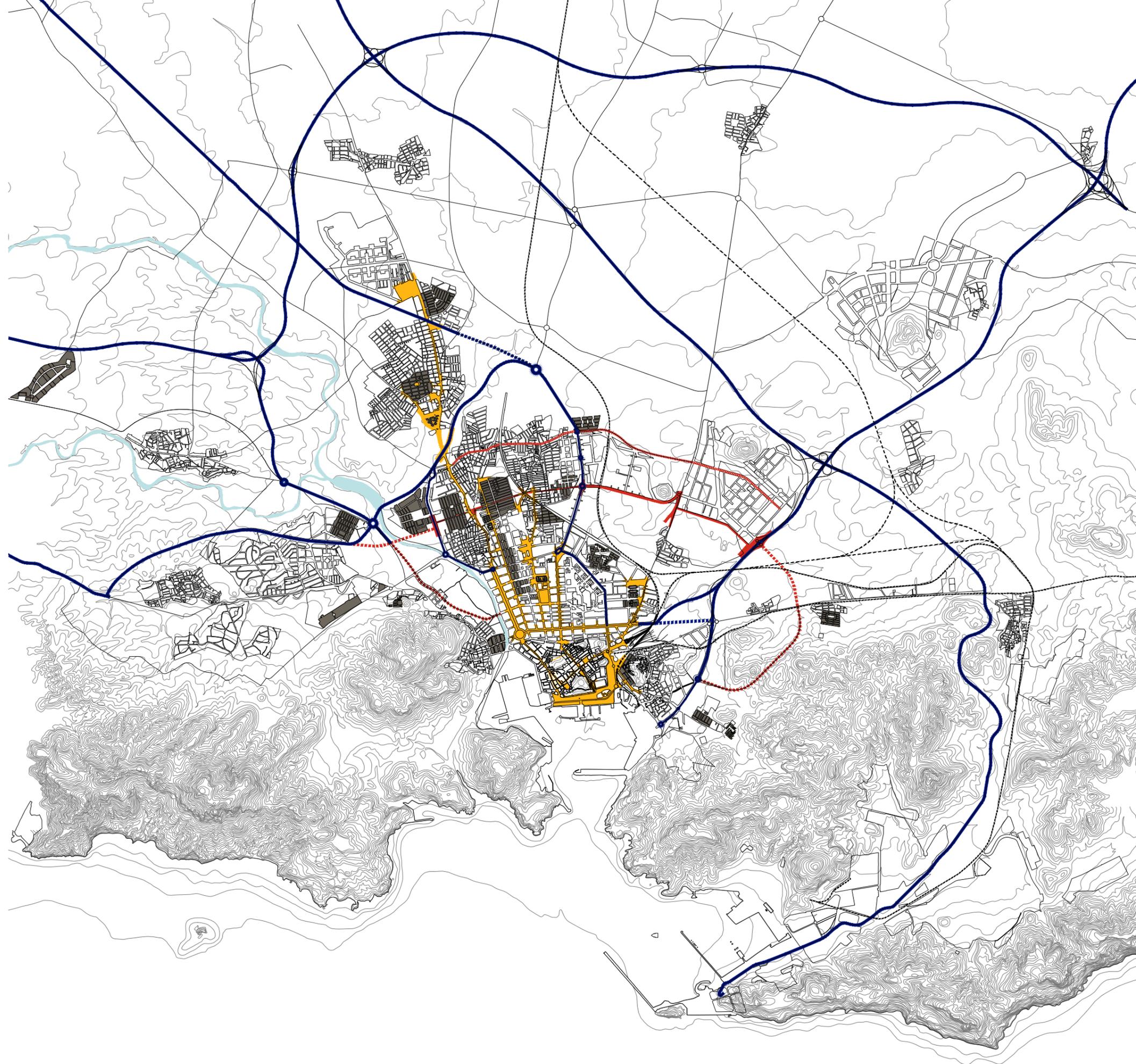
8 El termino periferia se utiliza en relación a la idea de estructura, como elemento espacial de distancia a un centro, que materializa un conjunto de relaciones de dependencia, subsidiariedad, jerarquía, «satelismo», etc. (Sola-Morales, M. [et al.]. Notas sobre la marginalidad urbanística. "Cuadernos de arquitectura y urbanismo (1971-1980)", Noviembre 1971, núm. 86, p. 85-91.)

Fig. 4.4.16. El Arco de los barrios.

Fuente: Elaboración propia

Esquema de la ciudad:

- En azul oscuro las circulaciones viarias de carácter metropolitano
- En amarillo, las radiales de conexión con el centro
- En rojo, el «el arco de los barrios»
- Las líneas discontinuas representan (según su color) propuestas viarias del planeamiento general o parcial que influyen sobre la estructura general de la ciudad, especialmente a las relaciones centr-perifería
- Las manzanas resaltadas en gris, señalan los barrios o fragmentos residenciales, con entidad propia.



El aislamiento inicial de algunas de estas piezas, con el tiempo y el crecimiento natural de las mismas y de la ciudad, se ha ido diluyendo en un continuo urbano visto sobre el plano. No obstante, al cerrar el campo de visión y especialmente desde la experiencia de caminar, esta condición de continuidad se ve rota, por rasantes interrumpidas, fronteras de la infraestructuras, edificios que de sus cuatro lados muestran una “fachada” única y el resto son traseras mudas o técnicas..., pero también se vislumbran las posibilidades de reconfiguración espacial desde el proyecto urbano. Acciones urbanas híbridas entre el plan y el proyecto arquitectónico, infiltraciones relacionales, pueden poner en valor la fragmentación y la heterogeneidad como materiales para el proyecto urbano. La escala intermedia de este ámbito, por encima de la de los barrios y distritos pero por debajo de la de ciudad, muestra una diversidad de piezas a nivel tipológico, socio-económico, temporal, etc. que de partida, al ser miradas como un conjunto, regalan una rica y estimulante mezcla de formas arquitectónicas, espacios urbanos y relaciones paisajísticas cercanas y lejanas. El plan-proyecto actúa como medio para la búsqueda empírica de soluciones locales, adaptación formal de las demandas ciudadanas a través de mecanismos de diseño flexibles y experimentales, ya que el ***urbanismo de la periferia no puede ser nunca un urbanismo conformista.*** (Ramoneda, 1992:1)

La mirada al plano nos descubre una traza potencial de largo recorrido compuesta de tramos diferentes cuyo engarce pareciera haber sido premeditado, en apariencia, por la composición de cada uno de ellos; una calle «relacional», no una ronda de conexión, entre los barrios de esta segunda periferia, fragmentada e irregular en su planeamiento y desarrollo; un espacio público continuado y diverso, capaz de sobrepasar las distintas barreras radiales: ramblas, avenidas, vías del ferrocarril, etc.; un recorrido con secciones y frentes variables, construido desde los tejidos existentes y la acción sobre los «lugares bisagra», que son aquellos donde coinciden, confluyen y chocan barriadas de distinto nivel social, infraestructuras y accidentes geográficos, hoy lugares de conflicto, no resuelto, pero con capacidad para transformarse en lugares intensos, de mezcla e intercambio.

Así emerge la “calle mayor “de la periferia, una centralidad lineal y discontinua, escenario de la vida diaria y de relación transversal entre barrios.

La vialidad del coche privado y de las líneas de autobuses, apoyada en las radiales y rondas construidas y re-dibujadas por los distintos planes desde la década de los 60, ha facilitado la conexión de las barriadas con el centro histórico y con la red regional/nacional de carreteras. A pesar de esto, las relaciones transversales (Este-Oeste), aquellas que relacionarían los barrios de la periferia entre sí, carecen de un travesía clara. Estos flujos recaen sobre dos vías anulares distantes del corazón de los barrios (la ronda formada por la carretera de Mazarrón, la RM-36 y la avenida Victor Beltrí,- en el límite del continuo edificado-, y la ronda interior que perfila los terrenos del ensanche del XIX, *bypass* entre el paseo de San Antón y el de Alfonso XIII, formado por la calle Jorge Juan y la ronda ciudad de La Unión), vías funcionales a nivel de estructura de ciudad pero inadecuadas a la escala de barrio.

Esta escala de barrio es la que interesa aquí; por ello se resalta esta calle mayor relacional, quizás solo una idea velada por la escasa reflexión urbana sobre la ciudad, que se muestra como una potente oportunidad en espera de su proyecto; una traza curva de 5 km de longitud entre la rambla de Benipila y la del Hondón, que puede leerse como un rosario barrial conformado según la siguiente secuencia (ver Bloque 3- separata CT-Calles mayores de la ciudad histórica, el Ensanche y los barrios):

• *P.P. Sector Oeste de Urbanización Mediterráneo (Fuente Cuba - Nueva Cartagena) (1982):*

Este fragmento de 33 ha se organiza mediante una retícula no homogénea de calles que enlaza en cuatro puntos con dos vías estructurantes de la ciudad, la radial de la AV. Nueva Cartagena y la ronda RM-36. Hacia ellas y hacia el sur, bloques de doble crujía, de 4 o 5 plantas residenciales y bajos comerciales forman una U, que protege el centro del barrio constituido por tres espacios consecutivos, colegio, plaza y centro comercial o de servicios. El resto de manzanas, aquellas que lindan con las zonas inundables

de Benipila, se resuelven con viviendas unifamiliares adosadas y otros equipamientos educativos y deportivos.

- Urbanización Mediterráneo (1973-1975):

Esta retícula ortogonal de manzanas alargadas, comparte cruce sobre la ronda con el fragmento anterior. Las estrechas manzanas de 30 m con calles de 10 introducen un ritmo intenso de cruces y esquinas. Las manzanas edificadas en diferentes momentos y promociones entremezclan viviendas de 1 o 2 plantas con bloques residenciales de media altura y plantas bajas dedicadas a viviendas, garajes o comercios de calidades y estado desigual. Del análisis de los datos proporcionados por el INE según la división de secciones censales, puede observarse cómo en la barriada confluyen 6 secciones distintas con una población de unas 5790 personas en el censo 2011. De las 6, una sección (la 3001608035) sobresale significativamente en cuanto a porcentaje de población extranjera 67,73% , bajando la media de edad a 30,34 años y el tamaño de los hogares ascendiendo a 5,02 per/viv.. Mientras que el resto del sector aparece por debajo de tres per./viv. y con edad media entre los 35-45 años. Es un barrio intenso en mezcla social, una riqueza que no debería dilapidarse mediante operaciones de sustitución parcial de las edificaciones degradadas que alojan a los emigrantes, sino abordándolo como una pieza con entidad plena, conjunta. Su trama apretada, con gran desarrollo de metros lineales de fachada y calle, las tres plazas intercaladas, indica su capacidad para crear un ambiente urbano rico en mezcla de usos y actividades, y con un fuerte carácter peatonal.

- *Crecimientos suburbanos entre los barrios históricos de San Antón y Los Barreros.*

Formados por parcelas construidas a lo largo de los caminos rurales.

- *Barriada de los Cuatro Santos o "las 400" (1945-1980):*

La Barriada Cuatro Santos, construida en dos fases, una primera de 18 manzanas perpendiculares entre las calles Burgos y Ramon y Cajal en la

década de las cuarenta y una segunda, que continúa la trama de la primera, hasta la vía del tren en la década de los sesenta. Quitando ciertas operaciones de densificación individual a nivel parcelario (elevación del número de plantas de una vivienda unifamiliar, agrupación de 1 o 2 parcelas para construir un pequeño bloque plurifamiliar de tres alturas, etc.) el barrio muestra un ambiente relajado, algo decadente, con viviendas abandonadas en algunos casos y calles de sencilla urbanización, donde los ejes principales, un poco más anchos que el resto, se diferencian por el arbolado de sus aceras.

• *Barrio del Peral (siglo XIX, Casas Baratas 1923):*

La memoria de 1928 del Proyecto para las Casas Baratas en el Barrio del Peral recogía esta descripción “unido por francas vías de comunicación, situado en un alto, formando un pueblecito alegre y riente [...] formado de casas y patios grandes. Forma este pueblo el albergue preferido de clases modestas de trabajo, de oficinistas, dependientes de comercio y aún de clases más elevadas económicamente por su quietud y bienestar. Reúne todas las ventajas de la vida de campo y todas las de la ciudad por su proximidad a ella. Es para nuestra ciudad el barrio del Peral la ciudad jardín por excelencia.... Así hemos creído lógico fomentar esta barriada con la construcción de un centenar de casas emplazadas en su parte Sur y que por su proximidad a Cartagena han de contribuir tal vez en un periodo no lejano al enlace urbano del casco de Cartagena con sus barrios”. Hoy, no sólo unido al centro de la ciudad, sino eliminada la barrera ferroviaria y convertida en vía verde, el Peral sigue manteniendo ese aura de barrio confortable, con buena calidad de vida, acentuada por la arquitectura modernista que monumentaliza su paisaje.

• *Barriada José M^a Lapuerta (1969):*

Su estructura morfológica da un salto de grano cualitativo respecto a las estrechas y menudas parcelas del Peral, tanto en la dimensión de las calles y los espacios públicos como respecto a la edificación, distribuida en blo-

ques homogéneos de 5 plantas formando manzanas cerradas con patios interiores o bloques de doble crujía con jardines entre ellos. El conjunto de espacios abiertos que acontece según recorremos la calle de Salado, con actividades comerciales y de servicio en las plantas bajas, se ven favorecidos por la presencia de algunos grupos de vegetación y árboles singulares y afeados por la excesiva ocupación del espacio público por plazas de aparcamiento.

• *Plan Parcial CC1.1 y CC 1.2 - Cartagena Centro (2006-2008):*

Ambos planes han iniciado su proceso, aunque las obras no se hayan realizado. El sector CC1.1, clavados los carteles de las empresas constructoras y terraplenadas las vías principales, ha recibido el impulso reciente de la localización de la Estación de Alta Velocidad en los terrenos que tenía calificados como equipamiento para otros fines⁹, el CC 1.2 no muestra actividad. El eje compartido por ambos planes, cuando se construya, unirá viariamente el tejido residencial de Jose M^a Lapuerta con el industrial de Cabezo Beaza, mediante una avenida de 30 m de ancho (2 carriles laterales para residentes, franjas de aparcamiento y 4 carriles de circulación central) y unos 1,3 Km de largo con un único cruce central. Esta vía, diseñada desde los requisitos del automóvil, da acceso y soporte a los dos paquetes residenciales diseñados con la pretensión “ de que cada una de las cuatro zonas en que queda dividido el Sector sea una unidad funcional urbana, en las que los usos residenciales queden complementados por los equipamientos y los servicios necesarios para su funcionamiento autónomo. se plantea una tipología uniforme para todo el Sector, con bloques colectivos de viviendas, distribuidos dentro de cada una de las manzanas o unidades residenciales delimitadas, bien de forma aislada o sobre un basamento en planta baja, en el que puedan ubicarse los usos complementarios, co-

9 En la zona que queda entre el Acceso Norte a Cartagena y el Barrio de Peral se reserva una parcela para equipamientos públicos de baja densidad, con superficie suficiente con el fin de que la misma sirva para compensar el déficit que existe en esta parte del barrio. Extracto de la Memoria de Ordenación del Plan Parcial C.C.1.1.. Fuente: GEMUC

mo son el comercial, el ocio y los servicios.” (Memoria de Ordenación P.P. C.C.1.1, 2008 : 48-49).

Respecto a los anteriores fragmentos, la relación entre la calle y la edificación ha cambiado radicalmente, los 30m viarios suponen duplicar como mínimo la anchura de los trazados recorridos hasta ahora, la separación entre las fachadas es de 100m incrementando por 7 la anchura de la calle. El campo visual definido por las calles de las barriadas es una estancia más o menos cuadrada o rectangular, mientras que, en estos planes parciales se expande en horizontal, perdiendo la referencia de los planos laterales hacía una visión panorámica donde los elementos lejanos del paisaje y cielo adquieren protagonismo.

Esta transformación de vertical a horizontal, respaldada por el ritmo reverberante del Cabezo de la Fraila al final del eje y el de Beaza en un segundo plano tras el polígono industrial, ha de ser tratada adecuadamente desde el diseño urbano. La transición entre escalas deberá construirse desde la arquitectura para acomodar la dimensión geográfica a la humana, aprovechando todo su potencial y evitando el brusco descenso de actividad urbana.

• *Plan Parcial Cabezo Beaza (1987-89-2009):*

Este plan, con tres de sus cuatro sectores construidos y en actividad responde, a una tipología común a muchos polígonos industriales, una urbanización generosa basada en dos vías transversales estructurantes, un sistema de calles, que parten de ellas en peine, de acceso a las naves y una gran superficie comercial vinculada al nudo de las carreteras comarcales. ¿Por qué incluirlo entonces como parte de este arco de los barrios y fragmento de su calle relacional? Por su capacidad de ser y por lo que ya es. Simplificando la ciudad a las cuatro funciones básicas postuladas por el movimiento moderno: el habitar, el trabajo, el ocio y la circulación, este sector podríamos decir que contiene dos de ellas: el ocio (entendido en términos mercantilistas) y la circulación (sólo la rodada). Ahora bien, existen

tres fortalezas para poder transformarlo en ciudad: la primera es que buena parte de sus trabajadores habita en la segunda periferia de Cartagena, la segunda es la capacidad de trabajar sobre la urbanización y la inclusión de los cerros mencionados como parte del sistema de espacios verdes de la ciudad y la tercera es que su borde sur libre de viario y expectante ante la transformación urbana de los suelos contaminados de la desarticulada industria química, resulta propicio para realizar operaciones que puedan dar continuidad a la fachada urbana y continúen con el necesario proceso de mixtura de usos iniciado por la localización de un hotel en su extremo.

El enfoque relacional de la traza

Cabe insistir en que no enunciamos un proyecto sino una intuición proyectual leída en el plano. La mirada sobre la cartografía con las gafas de la movilidad motorizada que habitualmente ha malentrenado el trabajo del urbanismo de las últimas décadas, no ha podido leer bien una idea de enorme potencia. El enfoque como calle “relacional”, otorga a esta traza una plusvalía en su lectura proyectual que lo que sigue pretende desvelar:

Con esta idea de conectar los barrios, de unir sus centros, sus espacios representativos, de construir recorridos agradables de medio kilómetro, 600m, unos 10-15 minutos a pié, quizás un paseo mayor de una hora, los fines de semana de E-O, o un paseo urbano, totalmente urbano pero diverso, formado por las calles principales, las plazas, los bares o las tiendas de las barriadas populares, las amplias zonas verdes, -vinculadas en algunos casos a elementos naturales como los cerros o las ramblas, pero también patrimoniales (molinos, balsas, fabricas,...), y a los equipamientos de los planes parciales de finales del XX y el XXI, o al carácter de pequeños pueblos que conservan los núcleos de San Antón o El Peral con sus mansiones y villas modernistas. Con este fin se plantea la idea de trabajar sobre la transformación del tejido existente, a la largo del arco descrito y en conexión con los sectores radiales de la Rambla-La

Fig. 4.4.17. El Arco de los barrios.

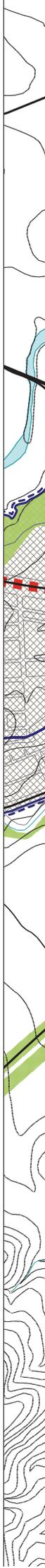
Fuente: Elaboración propia

La imagen acerca un fragmento de la periferia reflejada en la Fig.4.4.15. El denominado arco de los barrios, representado en rojo, hilvana las barriadas y planes parciales curvandose para acercarse al centro. En la cartografía están representadas los intervalos topográficos sobre los que se asentaron los primeros crecimientos extramuros al otro lado del Almarjal los cerros -fundacionales y de la periferia , y las zonas verdes y espacios públicos de escala de ciudad.

 *El eje central del arco de los barrios*

 *Planes parciales (1982-2011)*

 *Barriadas (1916-1980)*





Concepción al Oeste y el Hondón-Santa Lucía al Este. Formado por las calles Serranía de Ronda (Nueva Cartagena), Amatista (Urb. Mediterráneo), Salamanca (Las 400), Berizo (El Peral), Salado (Jose M^a Lapuerta) y paseo del Príncipe (PP. CC1) como segmentos existentes, serían necesarios cinco puntos de sutura para poder recorrerla como un itinerario urbano, que podemos ver en las siguientes ilustraciones:

1 Operaciones de borde en el sector de Nueva Cartagena

2 Reconfiguración del cruce de la carreta de Murcia (hoy Av. Juan Carlos I) y la de la Palma y rehabilitación de la estrecha manzana triangular, de residual actividad industrial, que desconecta el tramo Amatista del de Salamanca (el planeamiento vigente propone para este punto la eliminación de la manzana y su sustitución por una rotonda). Parece pertinente la realización de un estudio detallado de las posibilidades de actuación, pues la manzana re-alineada, es la confluencia de los caminos tradicionales a Murcia y Torrepacheco, radiales que conectan los crecimientos históricos de la ciudad entre el puerto y el campo, y memoria del carácter obrero de barrio de San Antón.

3 La relación de Las 400-el Peral-barriada Jose M^a Lapuerta se ve interrumpida por las parcelas de borde de la infraestructura ferroviaria desmantelada. De nuevo se trata de solucionar el encuentro de la transversal con el sistema de radiales, en este caso no viarias sino dotacionales y deportivas. En dicho cruce además de los parques y equipamientos que conecta la vía verde, aparece la radial de parques, áreas deportivas e instalaciones dotacionales que relacionan este arco exterior, con las barriadas situadas sobre el Almarjal Ensanche (Ciudad-Jardín, Las 600, Los Juncos, San Ginés,...).

4 la construcción de la transición entre la sección vertical y horizontal explicado previamente.

5 La construcción de un recorrido y fachadas urbanas al sector industrial

Estos cinco lugares donde actuar, dos de borde y tres de grapado, a través de operaciones propias de la reforma interior de los cascos históricos podrían dar como fruto esa infraestructura relacional, física y social, capaz de hacer trabajar en red los espacios centrales de los mismo, amplificando el numero de relaciones posibles y por tanto, su valor. Incidiendo en la renovación del tejido residencial, no por sustitución del mismo, sino desencadenando un proceso de rehabilitación gobernado por sus habitantes en convivencia con las instituciones públicas, evitando así su desplazamiento (algunos de ellos ya fueron desplazados por el derribo de las cuevas del casco) y el aumento de las rentas al calor de las operaciones ferroviarias.

La articulación en sus extremos, con el proyectado parque del Oeste y las áreas verde del sector del Hondón (simetría cuñas verdes, ultra equipadas, Campo-Puerto), armaría un sistema de espacios públicos que comunicaría la periferia con el centro histórico y con el puerto, uniendo sus con los fundacionales, haciendo de esta calle no solo la calle mayor de los barrios sino también un fragmento de ciudad.

Si se trataba de “renovarlo”, una solución más satisfactoria hubiera sido mejorar, no destruir toda la barriada, que no comprendía edificios solamente, sino también sistemas sociales. Pero cuando la renovación urbana impuso el traslado a espacios más modernos pero menos armonizados, un importante número de italianos se sintieron deprimidos y perdieron visiblemente el interés por la vida. Les había hecho pedazos su mundo, no por maldad ni cálculo, sino con la mejor de las intenciones, porque, como dijo Freud, “el hogar no es sólo una casa sino una zona local donde se viven algunos de los aspectos más interesantes de la vida”. Aparte de todo lo demás, la relación de los habitantes del West End con su aldea urbana era cuestión de escala. La “calle” era algo familiar e íntimo para ellos.

HALL, 1966 :209

Fig. 4.4.18. El arco de los barrios: espacios de relación y fronteras

Fuentes: Elaboración propia

-  Suturas: operaciones de fachada - viarias
-  Suturas: operaciones de fachada - cambio de usos e intervención tipológica
-  Suturas: transformación parcelaria y cambios de uso
-  Los cerros de la periferia: actuaciones relacionadas con el sistema de espacios públicos
-  Fronteras: naturales y de las infraestructuras



ANEXO 4.4.

Tabla 4.4.1 Secciones de calles propuestas en el primer Proyecto de Ensanche de Cartagena (1896) Según memoria publicada en la revista de Obras Públicas N° 1165 (03) Tomo I (Año 1898)

TIPO	NUMERO	ANCHO (m)	SECCIÓN	CARACTERÍSTICAS	Con tranvía y/o Demerbe
A	20	60	(1,5+3,25+5+40,5+5+3,25+1,5)	Alameda de San Antonio Abad	x
B	19	60	(1+4,5+5,875+5,5+1,875+22,5+...)	Rambla de Benipila	
C	1	50	(1,5+1,5+5+9,25+15,5+...)	Gran-Vía	x
D	1', 8	40	(1,5+10,75+15,5+...)	Continuación Gran-vía	x
E	27, 93 y 94	30	(1,5+7+13+...)		x
F	31, 83	30	(1+1+5,5+3+9+...)	Reservando los 9 metros centrales para el trazado del ferrocarril con doble vía, por si ésta se estableciera	
G	39,40,41, 53, 54,55 Y 70	26	(1+5,5+13+...)		x
H	57, 72 y 75	26	(1+5,5+13+...)		
I	32, 33, 34, 35, 36, 42, 43, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 56, 58', 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 71, 74, 89, 90, 91 y 92;	20	(1+6,5+5+6,5+1)		
J	17, 18, 21, 22, 24, 25, 28, 29, 30 y 38	20	(2+4+8+4+2)	Este tipo permite doble frecuentación de tránsito rodado que el anterior, de suerte que si una vez establecido éste en una calle, hubiera necesidad de dar paso á mayor tráfico, podría lograrse, sin arrancar el arbolado, con sólo transportar el bordillo á la parte exterior de. los árboles cambiar la situación respectiva del arroyo y Paseo, añadiendo dos bordillos y el material de afirmado que faltase.	
K	23, 58, 73, 44 82, 82' y 85	20	(3,5+13+3,5)	Cuando sea precisa mucha mayor potencia de transporte.	
L	calle al O. del Parque	20	(1+4+11,5+3,5)	Asimétrica	
N		16	(3+10+3)		x
	2,3,4,5,6,9,10,11	20			
	7,12			Limitan por ahora el Ensanche al N.; pero como pudiera ocurrir, y así deseamos que suceda un día, que fuera insuficiente la totalidad del que ahora proyectamos, podría ampliarse ese Ensanche corriendo más al N. el indicado limite, continuando las calles que van hacia el mar y disponiendo paralelamente á la número 1 las que han de cruzarlas en igual forma que la que aquí las damos.	
	24,25,26,27,28,30				
	28			Continuación Cuesta del Bate ²	

Tabla 4.4.2 SECCIONES DE CALLES PROPUESTAS en la Memoria del Proyecto de urbanización de la calle Paseo de Alfonso XIII y de las calles 2, 3,4,6,7,8 ,10,12,13,14,15,16,17,19,20,B,C,G,PLAZA K y prolongación San Diego, 31 de agosto de 1904 . Arq. Fracisco de Paula y Oliver.

NUMERO	ANCHO(m)	SECCIÓN	CARACTERÍSTICAS
1	40		Paseo Alfonso XIII . Vierte a la calle 17 y 14 y del 9 al 18
2	16	(2,30+0,5+ 10,40+0,5+2,30)	Paralela a Alfonso XIII , termina en la 12 para adentrarse en el parque y continuar desde la 8 a la vía del ferrocarril MZA
3	16	(2,30+0,5+ 10,40+0,5+2,30)	Vierte a la calle 19 y 18
6	20	(4,30+0,4+1 0,70+0,4+4,30)	Une el casco antiguo con los barrios extramuros
7	20	(4,25+0,5+ 10,50+0,5+4,25)	Vierte a la 4 y luego Alfonso XIII, alcantarillado a la 6 y 8 y después al emisario general,
8	20		Limite este del parque (2 puertas enfrente de las calle 2 y3, otras dos en los chaflanes, viene a sustituir el camino de la Hada) Mucho transito
10	30	(7,25+ 0,50+ 14,50+ 0,50+ 7,25)	Continuación Cuesta del Batel. Del muelle de Alfonso XIII al a zona norte del ensanche pasando cerca de las puestas de San José. Rasante muy complicada, nace a 2.40 m sobre el mar, en su cruce con San Diego cota 18 m y baja en la Puerta Principal del Parque de Recreo en la calle de Alfonso III a 5 m. Desagüe y alcantarillado doble hacia el mar y hacia la avenida. Gran Importancia comercial, debido a que enlaza los cuatro centros mineros de La Unión con el Puerto.
12	20	(4,25+1,50+ 10,50+ 1,50+ 4,25)	Enlaza la calle de Ronda en la prolongación de la Misericordia con el barrios extramuros y confronta en su cruce con el paseo de Alfonso XIII y las calles 2,3 y 4s, con el Parque de recreo del ensanche N.
13	20	(4,25+0,50+ 10,50+ 0,50+ 4,25)	Es el enlace entre la plaza de la Misericordia y Alfonso XIII
14	30	(7,25+0,50+ 14,50+ 0,50+ 7,25)	Gran importancia enlace del barrio extramuros de Los Molinos con la calle Serreta y Caridad.
15	30	(4,30+0,40+ 14,60+ 0,40+ 4,30)	Gran importancia enlace de los barrio extramuros y el casco antiguo
16, 17	20	(4,30+0,40+ 10,60+ 0,40+ 4,30)	Gran importancia enlace de los barrio extramuros y el casco antiguo
19	60	(3,25+0,5+6,25+ 15,25+6,25+0,5+3,25)	Es la Alameda de San Antonio Abad, ampliada a 60 m, radial como las calles 20,18,17,15,14,13,12,11,10,9,8,7,y 6. En los cruces con 2 y 3 solo circulación por carreteras laterales, en la 4 se enlaza la central. Después de la 4 empieza la segunda sección del ensanche. (arbolado acacias y álamos)

NUMERO	ANCHO(m)	SECCIÓN	CARACTERÍSTICAS
20	50	(17+26+17)	El cruce de la Rambla de Benipila de 26m y 2 vías urbanas de 17m. Lo más importante es la monda y encauzamiento de la rambla
Plaza K	Radio: 84 m		Segmento circular de 84m de radio y una abscisa de 12 m, paralelo el diámetro al fachada de la estación y el centro en la convergencia de San Diego y Alfonso XIII. Ayuntamiento cede a la Compañía de M.Z.A= 1529.06 m2 y al revés=5400 m2
B	12	(1,75+0,5+7,50+0,5+1,75)	Importante a nivel de relación urbana y por ser trasera del Mercado,
C	20	(8,5+0,5+10,5+0,5+8,5)	Entre la N° 10 y Alfonso XIII, prolongándose paralela a la vías de ferrocarril M.Z.A.
G	40	(2+6+ paseo existente+6+2)	Actual carretera de bajada a la estación se amplía para su servicio como vía de entrada de mercancías de MZA y tranvías de La Unión, Rasantes adecuadas al enlace de San Diego.
Prolongación de calle San Diego	18	(2+3+10+3)	Desde el la calle n° 10 a la Plaza K, donde se sitúa y accede a la estación de M.Z.A. Desmante de 2m de altura hasta terminar en 0 en la esquina del Callejón del Herrero, se hubiese querido llegar a la cota de la Plaza de la Merded. No se puede tirar la alineación a partir de la existente en la acera norte, se modifica para que termine en el eje de la plaza K. Se podrá ver del reloj de la estación desde la Plaza de la Misericordia. Vía central, farola central, aceras de 5 m y cuneta arbolada.

¹ La vía Demerbe consiste en un tipo de raíl, electrificado o no, por donde podían discurrir tranvías pero también carros encajando sus ruedas, para facilitar el traslado de mercancías. Patente belga (Compañía V. Demerbe et Cie) , que se instaló en el camino del Grao de Valencia, en los tranvías de las Ramblas de Barcelona o en el de San Sebastián.

Colocar la vía Demerbe en la parte media del arroyo central, en la que no situamos el tranvía, pues siendo éste destinado al transporte de personas, debería de dejarse un espacio perdido para que no quedase aplastado un viajero entre ambos coches, peligro que no ocurre en tal proporción con los carros, por ser mucho más lenta su marcha; en el tipo e disponemos la vía Demerbe junto al paseo central y el tranvía en el centro del arroyo, para que los vecinos le tengan más cerca; en el espacio contiguo á la acera podrán estacionar los carros que lleven objetos á los almacenes ó casas contiguas. (Revista de Obras Públicas: 1898_ToMoI_1165_03, pag. 43)

² Existe un error entre el texto y la documentación gráfica publicada en la Revista de Obras Públicas, la continuación de la Cuesta del Batel en el plano aparece bajo la etiqueta de N°28 mientras que en la memoria, la misma calle, es referida como N°27.

ANEXO B

Tabla 4.4.4. Análisis de datos población por barriadas y diputaciones

Barrio o Diputación	Población (2014)	Extranjeros (2014)	Población (1998)	Extranjeros (1998)
BDA. CALIFORNIA	248	69	231	0
BDA. CUATRO SANTOS	2508	181	2767	5
BDA. HISPANOAMERICA	3932	237	3307	12
EL PLAN	230	21	224	1
EL PLAN (DISEMINADO)	88	2	97	0
LA BAÑA (DISEMINADO)	31	2	20	2
LA GUIA	121	14	97	3
LOS BARREROS	6722	559	5824	12
LOS DOLORES	7589	1013	6183	34
LOS GABATOS	5559	501	4709	15
POLIGONO SANTA ANA	7107	139	2693	23
URB. CASTILLITOS	1541	56	1548	1
DIPUTACIÓN El Plan:	35676	2794	26152	108
B. CONCEPCION	3899	511	3847	44
B. CONCEPCION (DISEMINADO)	77	15	41	0
BARRIO PERAL	15451	1354	13425	27
BDA. VILLALBA	900	25	561	0
CASAS DE SEVILLA	103	18	105	0
S. ANTONIO ABAD	13530	1854	10302	32
S. ANTONIO ABAD (DISEMINADO)	35	1	40	0
URB. MEDIA SALA	1580	67	1173	1
URB. MEDITERRANEO	5819	647	4539	7
URB. NUEVA CARTAGENA	3535	43	2245	6
DIPUTACIÓN DE San Antonio Abad:	44929	4535	36278	117
TORRECIEGA	sin datos			
LOS JORQUERAS	sin datos			
MEDIA LEGUA	sin datos			
DIPUTACION DEL HONDÓN	sin datos			

Barrio o Diputación	Población (2014)	Extranjeros (2014)	Población (1998)	Extranjeros (1998)
ALUMBRES	1956	134	1823	3
BARRANCO	70	18	44	0
BORRICEN	164	9	195	0
EL FERRIOL	11	3	6	0
EL GORGUEL	6	0	4	0
EL PORCHE	59	17	36	0
VISTA ALEGRE	1143	10	1147	2
DIPUTACIÓN DE ALUMBRES	3409	191	3255	5
LA ASOMADA	80	40	27	7
LA PIQUETA	40	20	22	0
LA VEREDA	2276	120	1499	6
LO BATURNO	115	41	109	36
LOS CAMACHOS	173	38	10302	33
DIPUTACIÓN DE SAN FELIX	2684	259	1837	82
LO CAMPANO	1461	77	1764	4
LOS MATEOS	1954	436	1947	2
SANTA LUCIA	3218	465	2341	4
DIPUTACION DE SANTA LUCÍA	6633	978	6052	10
ALGAMECA	53	0	10	0
CANTERAS	4597	122	3322	12
LOS DIAZ	253	22	209	0
LOS GARCIAS	658	10	571	3
LOS PATOJOS	4070	116	1890	4
TENTEGORRA	718	18	424	1
DIPUTACION DE LAS CANTERAS	5561	154	4152	15
BDA. SAN GINES	4912	545	3907	16
BDA. VIRGEN CARIDAD (LAS 600)	2875	751	2530	1
CARTAGENA	46346	5957	47575	324
ENSANCHE-ALMARJAL	6302	342	7032	8
CASCO HISTORICO	60435	7595	61004	349

B.2

4. Cartagena y su Campo

4.1 Cartagena una ciudad-puerto

4.2. La extensión de la cruceta
fundacional y del centro

4.3. Una lectura de la estructura
espacial de Cartagena

4.4. Las calles mayores del siglo XX.
Suturas transversales en la periferia

4.5. Transformaciones recientes: entre
la recuperación histórica y el consumo turístico

4.5. Transformaciones recientes: entre la recuperación histórica y el consumo turístico

Tras los capítulos anteriores -del 4.1 al 4.4- tratando episodios urbanísticos del pasado, relevantes para entender la Cartagena de hoy, la aceleración que en las tres últimas décadas experimentan las transformaciones de esta ciudad, en su ansiosa entrada en el mercado en el que las ciudades entran en competencia para atraer turistas y negocios, parecía existir una crónica urbana de actualidad, un repaso a una agenda de temas y procesos que se están hoy, apenas, abriendo y que debieran ser abordados de urgencia. Aún a riesgo de suponer un relato metodológicamente disonante de los anteriores, incluso de parecer dibujado con cierto esquematismo, este capítulo 4.5 ha parecido necesario.

Y ello es así, en primer lugar, porque si cree en la historia y se han empleado tantas energías en desentrañar episodios urbanos de tiempos pasados sólo y en la medida en que aparecen fundamentados para valorar y orientar los procesos urbanísticos tanto de hoy como los que podrían emerger en un próximo futuro.

La ciudad, el territorio se inscriben en una «*longue durée*» (Mumford) y nada más pertinente que una mirada cultural profunda puede incrementar nuestra sensibilidad y destreza para intervenir sobre ella, sea con delicado respeto al pasado, sea con decidida cirugía renovadora.

No es el lugar la tesis de inventar estrategias para los procesos en curso, cuyo espacio es el de la administración, la política y la sociedad, pero se ha querido dejar constancia de las raíces, de los hilos enmarañados del pasado a los que se han de soldar los proyectos venideros. Con esta intención se ha elaborado el presente capítulo.

En la década de los 90 Cartagena y su Campo comienzan su “adaptación a las presiones y oportunidades derivadas de la globalización económica, un proceso iniciado en los 70 que se acelera en la década de los 90 en las grandes ciudades” (Monclús, 2003).

En la ciudad, las actuaciones mostrarán un renovado interés por los espacios centrales, la recuperación de los monumentos, de las calles, las plazas y los espacios obsoletos en situaciones de centralidad, que serán objeto de propuestas encaminadas a mejorar la calidad urbana. En el territorio la construcción de infraestructuras y la dispersión de fragmentos residenciales, industriales o productivos transformarán el paisaje en una sucesión de acontecimientos.

Estos planes o proyectos tienen *una visión bastante pragmática, pues la actuación sobre el espacio público se concibe como ocasión de proyectos económicamente viables y con un proceso de gestión relativamente sencillo* (Monclús, 2003), *la ciudad (y el territorio) adquiere también un carácter de «empresa»* (Ascher, 1995: 87).

La ciudad, y más una ciudad-puerto como Cartagena, ha sido siempre un lugar para el negocio, lo novedoso de estas propuestas es que lo que «se vende» es la imagen de la propia ciudad, su historia (o la parte que interesa de ella), su buen vivir o la calidad de su entorno natural. Las ciudades se ven envueltas en una competencia reflejada en eslóganes como “Cartagena Puerto de Culturas”, “Barcelona capital del Mediterráneo Occidental”, “Marsella, capital europea del Mediterráneo”, “Lisboa, capital europea del Atlántico”, etc., con una fuerte inversión (principalmente pública pero también privada) para restauración de edificios emblemáticos, modernización de los frentes de mar, reciclaje o absoluta renovación de parcelas industriales y plataformas portuarias, construcción de carreteras y mejora de los transportes.

La situación periférica de Cartagena y la provincia explica el retraso con respecto a otras ciudades españolas, de dos décadas, en el inicio de estos procesos de renovación urbana y ocupación del territorio, que durante la primera década del siglo XXI han modificado la fachada litoral de la ciudad con operaciones de terciarización del sector portuario, acometido el plan espacial del centro histórico, consolidado el desarrollo turístico de la costa e introducido nuevos productos de consumo residencial en el territorio.

En la última década (1998-2008), la Región de Murcia ha experimentado el mayor incremento relativo de superficies artificiales de toda España, que se sitúa en un 62% y ha afectado a 14.000 hectáreas. La competencia por el uso del suelo en la zona litoral ha desplazado a actividades como la agricultura. Las zonas en construcción han aumentado un 200% desde 1987. El litoral murciano presenta el mayor aumento de superficies artificiales, que ocupan ya el 22,7% del primer kilómetro de costa.

Greenpeace, Destrucción a toda costa 2008

4.5.a • La remodelación de los espacios portuarios (roussificación) y de la fachada marítima (la mediterraneidad deseada)

En apartados anteriores se ha tratado la zonificación y organización en recintos independientes de la ciudad. La bahía de Cartagena, igual que la estructura urbana, presenta áreas diferenciadas por la propiedad y por el uso. Mirando desde la mar, la fachada muestra tres segmentos diferenciados, el Oeste, espacio no accesible a la ciudadanía, está dominado por la dársena rectangular del Arsenal y las grúas de los astilleros, el central, por el espacio público y dotacional del muelle de Alfonso XII al socaire de la Muralla del Mar, y el Este por los tinglados y redes del puerto pesquero y el movimiento y apilamiento colorista de los contenedores comerciales que se extiende hasta el dique de la Curra.

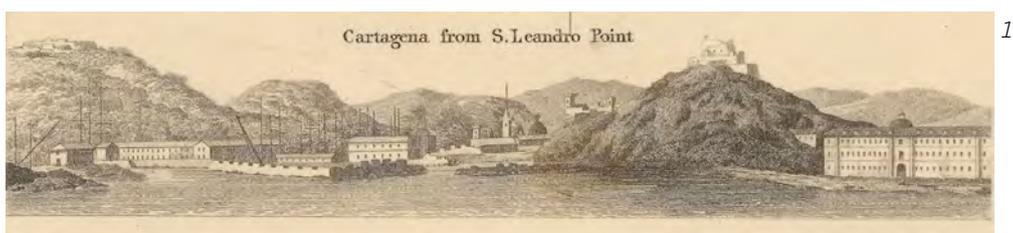
A partir de esta línea, ocultando la vista desde el mar abierto de la bahía y la ciudad, los promontorios de Galeras y San Julián adelantan sus laderas peladas salpicadas de baterías y fuertes defensivos.

Las diferencias entre los tres segmentos van más allá de sus funciones y usos. Los astilleros de Navantia y la dársena militar, con una entrada en puente sobre la Rambla de Benipila, desde la carretera de la Algameca y la Puerta del Arsenal en la calle Real, como únicas conexiones con el resto de la ciudad, acentúan su condición de espacios ocultos y recintos cerrados. El espacio central del muelle de Alfonso XII entre el pantalán del antiguo Club de Regatas y el dique de Santiago, conectado transversalmente con el resto de la ciudad tan sólo en dos puntos, distantes entre sí unos 500m, (la Plaza de los Héroes de Cavite - C/Mayor y la C/ Pez-Gisbert) , actúa, como una calle-salón dónde pasear (ida y vuelta de unos 15 minutos), disfrutar del aperitivo en alguna de las terrazas mientras ves pasar a la gente, observar el desembarco de los cruceristas o escuchar las sirenas del práctico del puerto al zarpar algún barco. La oferta lúdica es completada por las programaciones culturales, eventos y exposición en los nuevos contenedores culturales, construidos bajo el eslogan de “Cartagena, puerto de Culturas”, el Auditorio del Batel y el Museo Nacional de Arqueología Subacuática. El muelle de Alfonso XII es un espacio de ocio entre el siglo XIX (algunos de los quioscos modernistas lo atestiguan) y el XXI, donde el carácter portuario ha sido sustituido por el espectáculo de la cultura y el turismo masivo, la lámina de agua se convierte en soporte o fondo de actividad, y las sombrillas, carteles publicitarios, pizarras anunciando de menús o mástiles de embarcaciones deportivas, ocultan el horizonte.

En este tramo central, el mar, los diques de cierre de la bahía (Navidad y la Curra) y el horizonte, se perciben con mayor nitidez desde los jardines de la Muralla del Mar, ocho metros por encima de la cota del muelle, en una segunda línea a 150 m de la costa rocosa petrificada por las murallas de Carlos III, que se convierten en un tranquilo mirador donde el bullicio de abajo está ausente, en un espacio poco transitado y con grandes ficus bajo cuya sombra se descansa.

Fig.4.5.1 Muralla de Mar. (imágenes y grabados)

Fuentes: 1 Plano de la ciudad, puerto y arsenal de Cartagena. AMC. Vicente Tofiño; 2 Muralla del Mar. Plano de Cartagena y su Arsenal.1799 Portal de Cultura de Defensa. Ordovás; 3 Fotografía de Laurent 1888. Cartagena: imagen y memoria. Egea Bruno. P. M. 1999. Elche: Ed. Artelibro; 4 Puerto deportivo y 5 Terminar de cruceros. David Frutos. <http://www.lejarraga.com/>



Por su parte, el fragmento de puerto del lado de levante es el único con un barrio detrás, Santa Lucía. En apartados anteriores se han considerado actuaciones en espacios periféricos que incidirán en el futuro próximo de este histórico y pericentral barrio, pero que estará marcado por el proceso de re-conversión portuaria en el que se encuentra sumido.

Los elementos físicos que su pasado industrial han dejado en el área son:

- los recintos industriales, grandes parcelas en las zonas llanas próximas a la línea de costa y/o a los ejes de comunicación
- las infraestructuras, viarias, ferroviarias y portuarias
- viviendas humildes, de escasas dimensiones y antiguas, adaptadas a las laderas, más pequeñas y pobres según ascendemos de cota y se incrementa la pendiente
- modificación del frente marítimo (rellenos portuarios, giro de la fachada de la iglesia -de mirar al mar se voltea hacia el paseo de las Delicias-, separación puerto-ciudad)

Evolución urbana del sector sureste de Cartagena

- 1860-1903 La fiebre minera: 1860- Concesiones para la construcción de muelles particulares /1903- Aprobación del Proyecto de Ensanche.
- 1903-1961 La industrialización del sector
- 1961-1987-2005 Desarrollo y cierre de las fábricas. Conflictividad social
- 2005-... Reconversión urbana del área

El futuro próximo del área de Santa Lucía pasa por la realización de dos importantes planes parciales, al norte y al sur del núcleo residencial, propuestos sobre dos de estas grandes parcelas fabriles hoy en desuso: el plan parcial del Hondón (sobre la parcela de la fábrica de Potasas y Derivados) y el plan parcial del monte de San Julián (sobre los suelos industriales de la antigua Fundición Peñarroya, que recalificados sucesivamente por modificaciones puntuales del plan de 86 y del 2009 han pasado de industria-

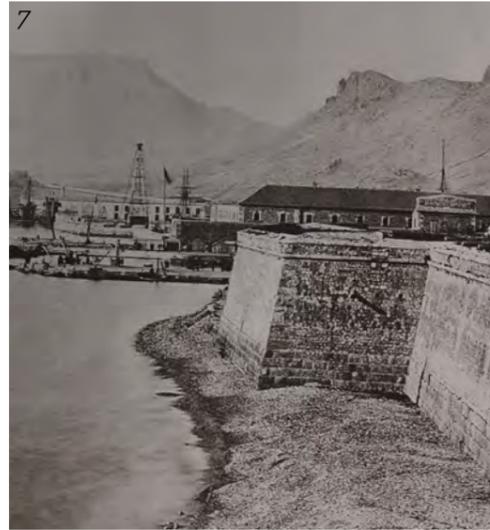


Fig.4.5.2 Evolución de La Muralla del Mar y el Alzado Litoral

Fuentes: , 6, 7 Muralla del Mar, 10 Barrio de Santa Lucía y balneario de San Pedro del Mar y 11 Entorno de la plaza de los Héroes de Cavite; Egea Bruno, P. M. 1999. Cartagena: imagen y memoria. Elche: Ed. Artelibro. 8 Fotografía de Laurent 1888. 9 Muralla del Mar e Intendencia de Marina. Funcarele <http://www.funcarele.com/portfolio-view/galeria-de-cartagena/12> Simular de la Autoridad Portuaria de Cartagena <http://simulador.apc.es/>.

Transformaciones

- 1768 carácter defensivo reinado Carlos III
- 1930 restauración a cargo de Beltrí Escalera imperi al simétrica y balaustre central.
- Ampliación del terreno portuario ganado al mar, nuevas relaciones entre la cota superior de la muralla y el frente de mar (diferencia de cota +7.40m)
- 1955 Proyecto de reforma de las zonas verdes en la muralla del mar. (Cho0946-00009)
- 1992 Plan director del Puerto de Cartagena
- 1995 restauración a cargo de Torres Nadal. Pretil, limpieza de paños, conexión entre cotas, reordenación de parterres y jardines de la parte superior.



les a urbanizables); vinculado el primero a la llegada del AVE y el segundo a la reconversión portuaria de la bahía.

El cierre o traslado de grandes industrias en busca de lugares donde poder ampliar sus instalaciones o vinculadas a nuevas infraestructuras del transporte trae aparejado:

[...] la parcelación y venta de los terrenos que ocupan el interior de la ciudad, beneficiándose de las plusvalías que la expansión del tejido urbano ha otorgado a solares, quizás antes, periféricos pero que hoy poseen una gran centralidad.

Capel Sáez, 1974: 27

Las empresas industriales poseen la posibilidad -facilitada, además, por las fuertes interconexiones personales y financieras existentes a veces entre los consejos de administración- de establecer relaciones y asociaciones entre ellas con vistas a la adopción de decisiones conjuntas que afectan a grandes espacios, promoviendo de esta forma parte del proceso de renovación. [...] Puede afirmarse, pues, que las grandes empresas industriales poseen realmente un papel decisivo en la configuración del tejido urbano. Y debe añadirse que este papel es desempeñado activamente, puesto que de hecho las empresas industriales son también frecuentemente especuladoras de suelo.

Capel Sáez, 1974: 26

El espacio se modela desde la política y a partir de elementos históricos que definen las características de la propiedad o la intervención del estado en ese juego de intereses.

Lefebvre, 1978: 137

Tabla. 4.5.1. Estructura de la propiedad del Sector de Levante

Fuente. Elaboración propia

Grandes recintos fabriles del sector de Levante, sobre ortofoto 1928-1932: entre 5000-35000m ²	Viviendas de Santa Lucía, selección de parcelas actuales del catastro a partir de la ortofoto 1928-1932:(no se han tenido en cuenta las viviendas informales, ni aquellas promociones o edificios de viviendas posteriores al plan del 61. Ambas distorsionan los datos, disminuyendo notablemente la superficie las primeras y aumentándola las segundas, al operar anexionando parcelas, sustituyendo viviendas unifamiliares de 1 o 2 plantas por bloques de hasta 5 plantas)	Barriadas de Santiago y Lo Campano	Equipamientos e infraestructuras: carretera de acceso a la dársena, hospital, tanatorio, instituto, etc.
Nº parcelas: 10	Nº parcelas: 1069	Nº parcelas:224	Nº parcelas: 5
S.Mínima: 3.607 m ²	S.Mínima: 13m ²	S.Mínima:21	S.Mínima:4687
S.Máxima: 205.258 m ²	S.Máxima: 676 m ²	S.Máxima:2446	S.Máxima:160574
S.Total: 325.342 m ²	S.Total: 105.025 m ²	S. Total:38425	S. Total:264.086
S. Media: 32.534 m ²	S. Media: 98,25m ²	S. Media: 171	S. Media: 52817,2

Fig. 4-5.3 Estructura de la propiedad del Sector de Levante. (Ver tabla 4.1.8 Redes Políticas y empresariales)

Fuente. Elaboración propia



Fig. 4.5.4. Serie de ilustraciones sobre el Paseo de las Delicias:

1-Imagen desde Paseo de las Delicias hacia el muelle de San Pedro

Fuente: Elaboración propia

2 Detalle de diferencia de cota entre los muelles del sector de Levante y Paseo de las Delicias.

Fuente: Elaboración propia

3 Planta: detalle del plano e Tofiño

Fuente: 1 AMC-Plano de la ciudad, puerto y arsenal de Cartagena. Vicente Tofiño

4. Imagen del Paseo de las Delicias entre las Puertas de San José y el Pinacho

Fuente: Egea Bruno, P. M. 1999. Cartagena: imagen y memoria. Elche: Ed. Arte-libro.

5 Fotografía actual del Paseo de las Delicias, en la Plaza del Pescador

Fuente: Elaboración propia

6 Sección capaz de Santa Lucía.

Ver separata Bloque 3. CT - Secciones del Levante

Fuente: Elaboración propia

Si hoy observamos sobre el plano de la ciudad cuales son los barrios que tienen una mejor conexión con el centro veremos que son aquellos que se encuentran conectados mediante los paseos o alamedas trazadas por los ingenieros militares en el siglo dieciocho. Hemos hablado en la introducción de la Alameda de San Antón, miraremos ahora



1



2

el Paseo de Santa Lucía o de las Delicias. Como el anterior, nace en una de las puertas de la muralla, la de San José, trazando una recta de ligera pendiente descendente, con una anchura de 26 m y un desarrollo de unos 630 m hasta la Iglesia de Santiago, donde se produce el compás de la calle del mismo nombre y la del Sepulcro.



Debido a la reciente burbuja inmobiliaria sufrida, las constructoras y promotoras han ralentizado el ritmo de producción de viviendas, pero no han detenido su actividad. Cartagena en 2011 contaba con 10.765 viviendas vacías de un total de 115.749 viviendas existentes (INE, 2011), sin embargo el PGOU 2009 seguía clasificando como suelos urbanizables considerables porciones de terreno, aumentando las áreas comprometidas y aun sin desarrollar del plan del 86. El PP del Hondón prevé 5.500 nuevas viviendas dirigidas a clases medias altas, asociadas al soterramiento de la vía del tren y la llegada del AVE en 2015, mientras la prensa ha difundido (la Gerencia Municipal de Urbanismo no muestra en su web ningún plan parcial para la antigua fundición de Peñarroya) dos propuestas para el área, muy alejadas en sus soluciones formales pero idénticas en cuanto a su condición de bien de consumo para el mercado; , se trata de urbanizaciones cerradas de lujo de alta gama, con un alto consumo de suelo y que aprovechan las ventajosas vistas sobre la ciudad desde el Monte de San Julián, dirigidas a posibles compradores nacionales e internacionales como primera o segunda vivienda.

Además de las irracionales fronteras de gobierno entre municipios, otro peligro cuestiona hoy las ventajas de la ciudad anexionada y la creciente tendencia al aislamiento de las zonas residenciales, prohibiendo el tránsito a través de ellas y los usos “incómodos”, a causa del celo por la tranquilidad y el silencio (así como por la integridad étnica y el estatus económico), para crear bolsas urbanas incontaminadas, como si la ciudad fuera un mosaico de condominios privados y exclusivos.

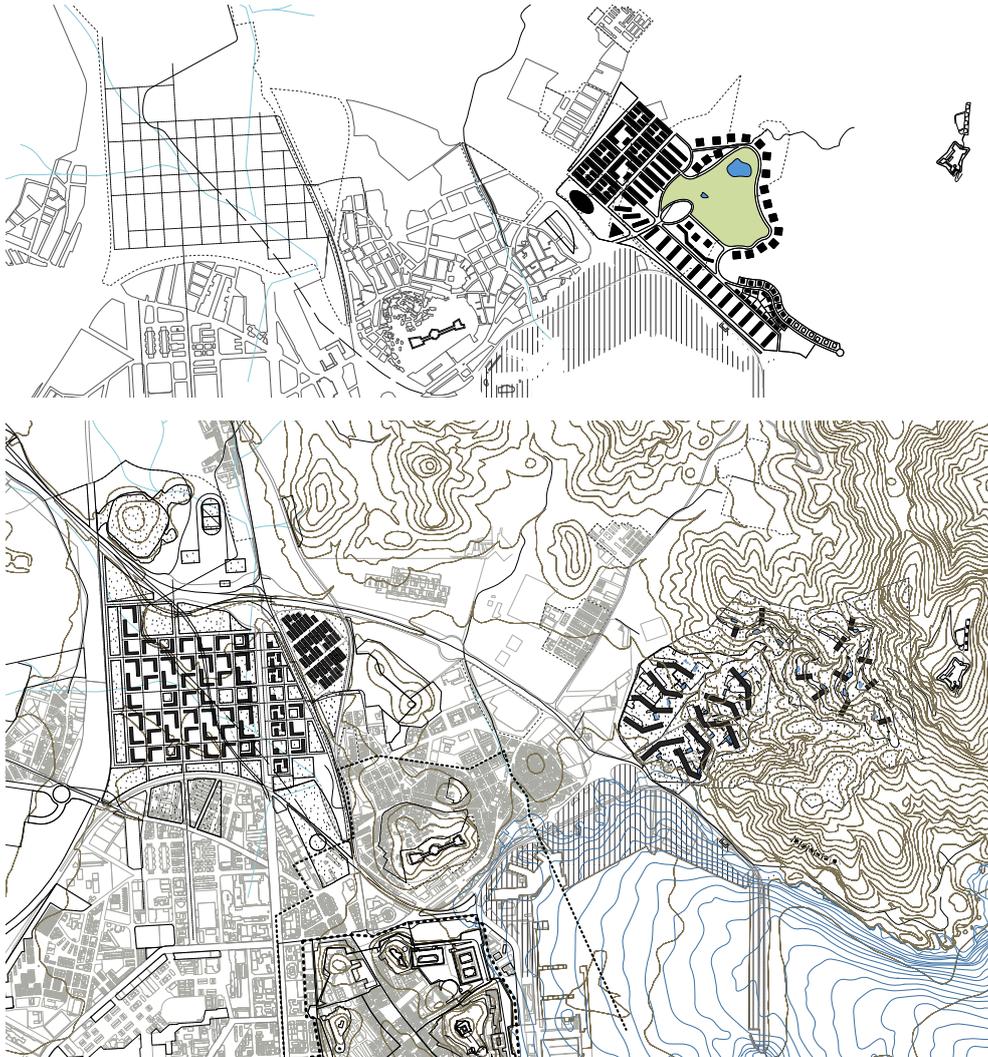
Los planes parciales del Hondón y San Julián introducen tipologías y grupos sociales nuevos en el área; esta mezcla, a priori deseable, para ser real, dependerá de cómo se realice, dado que la proximidad no ha de suponer necesariamente relación. En los apartados 4.2. y 4.4. quedaron expuestas las posibilidades de apertura de la frontera N del barrio, por su parte, la ocupación residencial de la ladera de San Julian, separada por la vía CT-33 y por la barrera de equipamientos públicos del núcleo original, supone el crecimiento de un fragmento aislado, un apéndice exclusivo.

La renovación del barrio de Santa Lucía-Los Mateos no cuenta en la actualidad, -al menos no está disponible en la GEMUC-, con un plan urbano concreto. Sin embargo, si se han producido en los últimos años, cambios en la calificación del suelo del plan de ordenación urbana en terrenos vacantes contiguos, mediante el proceso de modificaciones puntuales o planes parciales (terrenos industriales han sido modificados a residenciales, dotacionales o comerciales, se han producido cambios en la propiedad de terrenos de titularidad pública -de Defensa y del Puerto-). Junto a la aprobación de estos planes parciales, la inversión pública ha dotado al sector de nuevas infraestructuras de acceso, -la vía CT-33 nuevo acceso a la dársena de Escombreras, que conecta el sector de manera directa con la autovía hacia Murcia-Madrid y la AP-7 litoral-, dotaciones de carácter general para la ciudad, y la comarca, sanitarias como el Hospital de Santa Lucía y administrativas aún por especificar, situadas en la periferia de las zonas con mayores problemas de marginalidad, como filtro entre los tejidos urbanos degradados y los nuevos crecimientos propuestos. El Ayuntamiento ha actuado como agente urbanizador llevando servicios e instalaciones, poniendo grandes sectores intermedios de suelo en carga, propiciando la subida del precio del terreno, y la reconversión del área de industrial a residencial como incentivos del negocio especulativo privado.

Fig. 4-5.5. La ocupación del Monte de San Julián. La ciudad más allá de los diques de la Curra y Navidad.
Propuestas.

Fuente. Elaboración propia

P.P. de SAN JULIÁN: Operación residencial de capital privado de carácter especulativo que privatiza entre 1.327.270- 1.800.000 m² de la ladera del monte de San Julián según se consulte el proyecto de Aranguren y Gallego (564.364 m² edificables) o el del Grupo Invercon (850.000 m² edificables). Ambas propuestas dibujan dos áreas diferenciadas: una para clases medias-altas en la parte baja cercana a los muelles, y otra para grupos de alto nivel adquisitivo según se asciende por la ladera. Ambas propuestas carecen, pese a sus dimensiones e impacto en el paisaje de la bahía de Cartagena, de ideas que supongan aportaciones a la estructura general de la ciudad.



En épocas de crisis la estrategia de capital consiste en: a) dirigirse en primer lugar a la producción de vivienda para satisfacer la demanda solvente, y b) obtener ayudas estatales que hagan rentable la construcción de viviendas para satisfacer la demanda no solvente. El esfuerzo se dirige, en primer lugar, a la construcción de viviendas destinadas a aquellas clases sociales que poseen un elevado poder adquisitivo. Esto explica la importancia del esfuerzo realizado en la construcción de viviendas de lujo, para las clases privilegiadas del país, y de vivienda secundarias o terciarias para estas mismas clases y para la demanda procedente del extranjero (viviendas y apartamentos en sectores litorales).

Capel Sáez, 1974:40

Frente a los intentos de una parte, por remodelar el frente marítimo para residencia de lujo, o, por otra, de integrar la zona al ensanche burgués y a sus mecanismos de gestión, plantee la oportunidad de recuperar la zona globalmente para uso de residencia obrera, a través de operaciones de vivienda económica que distraiga el suelo del mercado especulativo y colectivicen su propiedad. Esta estrategia intentaría, sobre todo, conseguir una cuña de utilización urbana popular sobre un sector de alta centralidad.

Solà Morales, 1974:24

Si allí donde viven dos mil pobres edificados casas que éstos no pueden continuar habitando, dicho se está que se les obliga a huir de aquel centro; y si la operación se repite varias veces, se llega, como si se le diera vueltas a la población dentro de un tamiz, a la separación de clases.

Ganivet, 1898:88

Peticiones en materia de urbanismo de la Asociación de Vecinos de Santa Lucía recogida en el Análisis urbanístico de Barrios Vulnerables en España de 2001 del Ministerio de Fomento:

Mantener el carácter pesquero del barrio y su peso específico dentro de Cartagena, trabajando para la apertura de un nexo con el mar por la antigua Playa de los Carabineros, hoy conocida como Dársena de Santiago, la eliminación del Puente de Mompean apareciendo, como consecuencia, una avenida que enlaza Santa Lucía con la Estación de autobuses, la construcción del Centro de Salud de Santa Lucía, el Local Social de Santa Lucía y la Plaza de la Isla, la ampliación del Paseo Alfonso XII hasta llegar al barrio así como el mantenimiento del Pinacho o Respiradero de la conducción de aguas del Manantial de San Juan y el apoyo para la variación del trazado de la autovía que dejaba aislada a Santa Lucía debido a un puente.

El *Plan General Municipal de Ordenación de Cartagena (Versión 2009.1)* señala para el Ámbito de Suelo Urbano (SU USLW -Santa Lucía Oeste), -correspondiente al espacio delimitado por el Paseo del Muelle, el eje Paseo de las Delicias- Avenida Don Pedro Sánchez Meca y al sur la c/ Bardi-za, incluido el Cabezo del Chocolatero-, lo siguiente:

[...] se redactará para el conjunto del ámbito un *Plan Especial* cuyo objeto será la adecuación urbanística de la zona, mejora y recuperación del frente marítimo, creación de dotaciones urbanísticas y equipamiento comunitario, saneamiento y descongestión del suelo urbano, con el fin de conseguir una revitalización física, económica y social de conjunto, así como, la resolución de problemas de accesibilidad, mejora de la trama viaria, y su interrelación con los ámbito colindantes, de estética, mejora del medio ambiente y de los servicios públicos y fines análogos, como calificación de suelo para la vivienda protegida.[...]

Se trata de una de las más importantes actuaciones que se deberán plantear en el espacio portuario: la reordenación como “espacios públicos” de las plataformas actuales portuarias que en función de la puesta en carga del nuevo recinto portuario de Escombreras podría posibilitar su traslado de uso y puesta en valor de uso ciudadano estos importantes espacios de tanto valor urbano y paisajístico para la Ciudad de Cartagena. Las actuaciones en la dársena de Santa Lucía constituyen una apuesta por la integración en la ciudad y como puerto pesquero

PGOU, 2009: 237

Abiertas las expectativas de renovación y revalorización de este barrio costero, de excepcional localización, aquejado de un fuerte deterioro de la edificación, con una población de escasos recursos económicos y problemas de marginalidad, el interés reside en estudiar cómo se afronta esta actuación.

Premisas para la actuación:

1 El mar está delante, pero la ciudad está detrás:

Los suelos destinados a los usos portuarios del XIX -XX han tenido que responder a la inflexible y rígida estructura formal de los procesos industriales (necesidades de acopio y transporte de las mercancías). Se relacionan con el mar o con las rutas de transporte territorial, pero hacia la ciudad ofrecen un muro o una valla. Por tanto, su reconversión como “espacio para la ciudad” (enunciado de cualquier plan o proyecto sobre reconversiones portuarias) ha de partir, de su relación con la misma, cosa que parece obvia, pero que supone ir más allá de la idea de símbolo y atractor turístico comercial-cultural y cambiar la escala de las relaciones. Las propuestas deben responder a dos realidades y por tanto tener dos caras, dos fachadas, la del mar pero también la de tierra.

2 El cambio de escala y la sustitución de funciones

La escala industrial, no es la misma que la turístico-cultural, si no se cambia, el ciudadano no se entiende como individuo sino como masa, lo que puede significar su “almacenamiento” o confinamiento en grandes contenedores mono o multifuncionales y configurar un espacio público que actúe únicamente como vacío entre los usos y como soporte de los movimiento de la masa. El tráfico de mercancías es sustituido por el de cruceristas, las naves industriales por contenedores culturales, las casas de comidas por cadenas internacionales de alimentación,...

¿Puede recuperarse el puerto para la ciudad, y viceversa, sin la suplantación de las actividades pesqueras, navieras y comerciales por las del sector turístico y terciario?

Atendemos al proyecto de M. Sóla Morales, para Génova:

Para reestructurar el sector productivo y solucionar la movilidad Este-Oeste se propone duplicar la sección artificial de la fachada urbana, añadir otro curso intermedio y convertir en geografía natural e histórica lo que podía parecer tan solo un artificio topográfico. Se proponen una fachada virtual para el frente marítimo, capaz de duplicar el espacio donde más escaso y necesario es, y alojan los usos (industriales, deportivos y recreativos), las actividades y las circulaciones (portuarias, ciudadanas y metropolitanas) que conviene poder concentrar en ese frente. Con ello quizá Génova evitará la dispersión y el abandono de las industrias portuaria, y la banalización que supone convertir un puerto de importante tradición comercial y naviera en un parque acuático turístico.

Sóla Morales, 2008: 58

3 El mar y el horizonte son el espectáculo

La mayoría de espacios portuarios reconvertidos y de paseos marítimos urbanizados, han aprovechado las rentas de posición y la atracción natural hacia la lámina de agua, para llenar el frente litoral de edificios icónicos, servicios de ocio y hostelería, así como ferias de todo tipo, enmarañando el horizonte o en el mejor de los casos construyendo una escenografía precisa para verlo (desde el bar de la terraza del auditorio, desde la ventana estratégicamente situada de tal museo,...), privatizando el paisaje.

Cartagena ¿cómo ha actuado y está actuando ante la modificación de su frente marítimo? ¿ha procrastinado, desplazando el debate de lo importante a lo efectista?

Es pronto para emitir un juicio preciso sobre las actuaciones realizadas en el proceso de reconversión portuaria, pero lo cierto es que la reconversión integral de la bahía y de la ciudad no ha sido abordada de manera conjunta desde ninguna figura de planeamiento. Se reproduce a continuación la opinión de uno de los protagonistas de su transformación, el arquitecto Martín Lejarreta:

Fragmentos del artículo El puerto de Cartagena_cambio urbano_cambio social.

-Actuaciones recientes

Dichas actuaciones se presentan como una compleja superposición de situaciones fragmentadas sin conexión entre ellas, quizá debido a la legislación aplicada (Ley 27/1992) que favorecía la desconexión entre la ordenación territorial, el planeamiento local y la gestión específica del puerto, y que ha supuesto una desvinculación entre el ámbito portuario y la ciudad, tanto en el caso de Cartagena, como en numerosos puertos del ámbito nacional (Navarro, 1992). Así las transformaciones llevadas a cabo por las instituciones implicadas, han construido una realidad sin una perspectiva global, y solo atendiendo a la escala propia de cada una de las situaciones especí-

ficas. Esta práctica de actuaciones dispares que ha contemplado el traslado de los usos portuarios, la ampliación del dominio público y una nueva, abierta y cambiante relación con la ciudad, no se ha reclamado desde una propuesta general. La nueva imagen del puerto introduce nuevos edificios que potencian su propio contenido, generan efectos entrelazados, pero siempre desde una colección de lugares que no funcionan como grupo.

-Un gran espacio colectivo

Podríamos pensar a priori que los efectos de este método de acumulación generan una ausencia de perspectiva de conjunto, y por lo tanto, atenta contra los principios de la gestión urbanística y sus objetivos. Pero este sistema de crecimiento en cierto modo aleatorio, y al margen de la planificación, ha producido un efecto singular de transformación urbana directa, inmediata; construyéndose mientras se piensa, y así se ha hecho posible. La añoranza de este lugar como imaginario de los ciudadanos es una realidad y su construcción permite acumular la experiencia de las personas que lo viven casi simultáneamente. Sin capacidad de reacción, se abren nuevos espacios, se usan, se ocupan, y los habitantes responden con ansias de formar parte de ello. Casi como un experimento, se puede testear, ensayar y reformular, al contrario que las operaciones de gestión convencionales, que se procesan con tanta distancia que la capacidad de registrar su eficacia se reduce. El frente marítimo es un espacio ahora real, creíble, con la identidad de su nueva imagen portuaria, quizás fragmentada, pero al fin, realizada.

El programa de construcciones de Carlos III para transformar Cartagena en arsenal ilustrado, reflejadas en el apartado 4.1., viraban las relaciones de la ciudad y el puerto hacía el sur, levantando sobre la costa rocosa un basamento sobre el que construir la fachada marítima de la ciudad, la Muralla del Mar, que unificaba el frente del Monte de la Concepción y Despeñaperros. El segundo alojó el Cuartel de Antigones y el Hospital de Marina, instalaciones militares reconvertidas en Campus Universitario, y en el primero, bajo las ruinas del Castillo, se levanto la fachada urbana con el sobrio edificio de Intendencia de Marina, marcando estilo, fondo, y alturas del conjunto desde su posición central.

El polémico mandato del Alcalde Alfonso Torres, durante la dictadura de Primo de Rivera, supuso para la ciudad un buen puñado de actuaciones de embellecimiento y equipamientos de enseñanza y beneficencia¹. La Cima del Monte de la Concepción se transformó en el Parque Torres y la parte de alta de la Muralla del Mar quedó conectada por la monumental escalera diseñada por Beltrí con el Paseo del Muelle de Alfonso XII.

Una treintena de años antes, el primer proyecto de Ensanche proponía la ocupación del Monte de la Concepción y dibujaba una imponente y llamativa fachada curva, siguiendo la forma del litoral y la línea de ordenación de los muelles particulares que alargaba el espacio portuario y de ocio del muelle de Alfonso XII bajo el barrio de Santa Lucía.

El proyecto de Ensanche, dibuja la fachada de la Muralla del Mar pero no la de Santa Lucía, sin embargo no parece descabellado pensar que la fachada curva, en cuanto a imagen de la ciudad, supondría la continuidad de la Muralla del Mar, como basamento regular, unitario, burgués, moderno, etc. del abigarrado, menudo, aparentemente desordenado y tortuoso trazado del núcleo pesquero; aprovechando el desnivel entre los muelles de levante y el eje urbano del Paseo de la Delicias-Sepulcro, para organizar los usos portuarios en relación al plano inferior y los residenciales con el superior. (Fig. 4.5.4) ¿Nos imaginamos la postal? Cuando los barcos entrasen al amanecer en el puerto, bajo la bruma costera y la luz rosada, se encontrarían al fondo de la resguardada bahía, un basamento continuo, formado por la Muralla del Mar y la nueva fachada curva, sobre el que se elevaban dos montes coronados por castillos y cuyas laderas aparecían escaladas, primero por viviendas de dos o tres plantas, luego de una, para finalizar con casas-cueva. Es sin duda una potente imagen de ciudad mediterránea, esta descripción, necesariamente, nos recuerda a otras, la fachada afrancesada de la Avd, de La República bajo la *kashba* de Argel o el proyecto de Pouillon de la fachada del barrio de Le Panier en el Puerto Viejo de Marsella.

1 En el siguiente enlace del Archivo de Cartagena muestra una selección de las mismas: <https://www.pinterest.com/archivoct/la-obra-social-durante-el-mandato-del-alcalde-alfonso-torres/>

En la actualidad, la fachada vinculada a los muelles de levante carece de la fuerza unitaria de la proyectada por el Ensanche, habiendo sido configurada por proyectos residenciales públicos muy deteriorados y por heterogéneas actuaciones privadas. Separada por la carretera y la línea ferroviaria de acceso y servicio a los muelles y la Dársena de Escombreras, la valla que separa los terrenos portuarios de los de gestión y propiedad municipal, hacen hoy difícil imaginar las olas llegando hasta el caserío.

La idea de unidad de la bahía se refuerza de manera muy clara con la prolongación en curva del muelle de Alfonso XII unificando la línea irregular de los muelles particulares.

¡Qué diferente sería hoy el barrio de Santa Lucía si aquella fachada se hubiese realizado!, nos encontraríamos con un frente marítimo, quizás más cercano al del barrio del mismo nombre en Nápoles, con la regular y señorial fachada del barrio Orsini construida sobre terrenos ganados al mar.

Fig. 4.5.6 Cartagène, vue prise du foubourg Sta. Lucie, dessiné d'après nature por Chapuy, 1830-1840

Fuente: Biblioteca Nacional, Sig. 10-23/34567



La posibilidad de reconversión de estos muelles, al trasladarse las funciones de almacenaje de contenedores a la ampliación de las plataformas de Escombreras en 2013 o al propuesto puerto exterior del Gorgel, hace necesario abrir el debate sobre su posible transformación, tímidamente abordada desde limitados concursos de ideas y actuaciones de urbanización parcial.

El frente sur, donde este proceso está avanzando tras la retirada de las grúas a finales del XX, ha ido modificando su alzado y su sección, añadiendo una nueva fachada fragmentada pero lineal delante del paño de la muralla, atendiendo a un programa de actividades terciarias, construyendo un puerto deportivo, ampliado en pocos años, como atraque de cruceros y adelantando los carriles de circulación del borde interior de la plaza de los Héroes de Cavite a la alineación de su borde más cercano a los muelles.

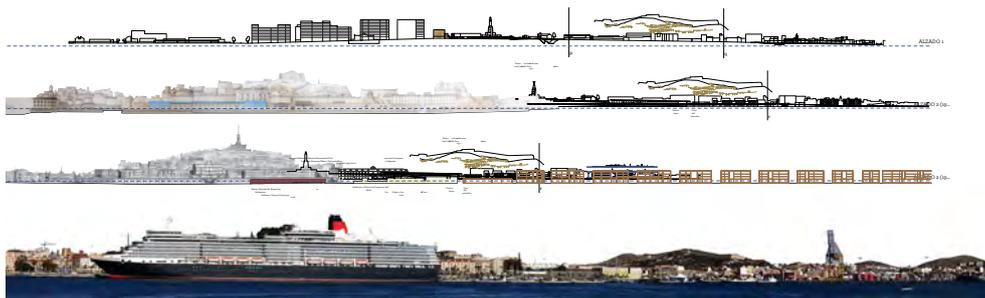
Acontece un episodio, durante el proceso de remodelación del Paseo del Muelle de Alfonso XII, donde se consultaba a la ciudadanía sobre las operaciones previstas; aquellas encaminadas a minimizar la movilidad en el Paseo de Alfonso XII, con reducción de la sección viaria de 4 a 2 carriles adosados a la Muralla del Mar, liberando el resto como espacio público, fueron rechazadas, no así las propuestas de nuevos usos y edificios en los muelles.

La recuperación de los espacios portuarios del muelle de Alfonso XII como espacio público ha funcionado a corto plazo, pero se echa en falta una idea conjunta para la bahía, que aborde temas estructurantes como la conexión de la fachada sur y este del puerto, la necesidad de conexión viaria O-E a lo largo de la fachada litoral (teniendo en cuenta las propuestas de peatonalización del casco histórico y de Santa Lucía, y la existencia de otros ejes capaces de redistribuir el tráfico), la rehabilitación residencial de Santa Lucía y la apertura e inclusión de las instalaciones militares del Arsenal y de las fortificaciones.

Fig. 4.5.7 Evolución de la fachada litoral.

Ver separata Bloque 3. CT - Fachada marítima

- a. La construcción de la fachada sur, muralla del mar y muelle de Alfonso XII
- b. Proyecto de Ensanche 1896
- c. Estado actual Fuente: Elaboración propia



Como bien explica Quaroni en sus cuatro lecciones sobre Roma, ya desde la época del Imperio Romano:

[...] la política de las obras públicas era un arma demasiado precisa como para que pudiera pensarse en una organización racional de las cosas según una ley, lo que hubiera significado una renuncia por parte de los propios políticos, es decir, la posibilidad de poner en la balanza política, en el momento oportuno (antes de las elecciones), el peso demagógico de un equipamiento o de un servicio público, evitando cualquier planificación a largo plazo.

[...] política de los trabajos públicos, en lugar de política social y del trabajo, es decir, mármoles en lugar de casas o casas regaladas en vez de conseguidas libremente; intereses públicos y privados, confundidos para sacar una doble ventaja personal, política y económica[...]>>

[...] No era fácil llevar a cabo el plan sin herir la susceptibilidad de una población consentida y habituada a considerar los intereses privados y las ventajas de la colectividad como cosas separadas, cuando no simplemente opuestas; en pocas palabras, más proclive a aceptar con agrado el regalo de un “establecimiento” termal o de un anfiteatro que a hacer lo propio con los sacrificios provisionales necesarios con vistas a una existencia más digna de todos>>

Quaroni, 2008: 43, 49 y 61

4 Los muelles y la irregularidad del contorno tierra-agua

Otro rasgo formal de los sucesivos rellenos y ampliación de las plataformas portuarias (Fig.4.1.24) es la ganancia de superficie pero la pérdida de contorno. Si la primera línea de costa es un valor, y las condiciones formales de linealidad y calado de los muelles exigidos por su actividad dejan de tener vigencia por el traslado o transformación de la actividad portuaria, podrían realizarse proyectos que la aumentasen y que a la vez diversificasen las formas de acercamiento al agua; Cartagena, ciudad marítima, no tiene ni playa ni zona de baños. La desaparición de los arenales de la bahía ha ido aparejada a su conversión en puerto moderno. El carácter lúdico que adquiriría en época estival al principio del siglo XX con el balneario San Pedro de Mar, el Club de Regatas, las Veladas marítimas, el desfile de carrozas acuáticas, las proyecciones cinematográficas en los muelles, ... y que marcaba la vida social de la ciudad e incluso la organización de su transporte público, habilitándose líneas específicas de tranvías, ha desaparecido.

Ante esa progresiva dimensión infraestructural (más que formal) de la ciudad y del territorio una posible vocación reactivadora de la arquitectura contemporánea propondría asimilar y procesar las condiciones de ese nuevo entorno más difuso, “operativizandolas” a partir de otro tipo de organizaciones más flexibles, susceptibles de combinar estímulos, informaciones y mensajes diversos en trayectorias variables y ya no necesariamente puras u homogéneas. El frenético afán compositivo por diseñar formas nuevas o viejas se sustituiría así, por una vocación relacional, menos figurativa y objetual, más “informal” y “abierta”, por no predeterminada, destinada a sintetizar las tensiones y energías del lugar y a “transferirlas” [...] Lo que otorgaría fuerza al proyecto sería precisa-

mente esa capacidad de impulsar el lugar en el sentido de entrar en resonancia, sinergia e interacción con él y, al mismo tiempo, de “trascenderlo”, de “transversalizarlo” (o multiplicarlo) más que de “acabarlo” (o completarlo) evidenciando, así, sus potencialidades; venciendo sus inercias; “desvelando” el paisaje de lo que “ya es” pero, también, de lo que “no es del todo”.

Barba, 2000

5 Reflexiones suscitadas en torno a dos libros y dos proyectos

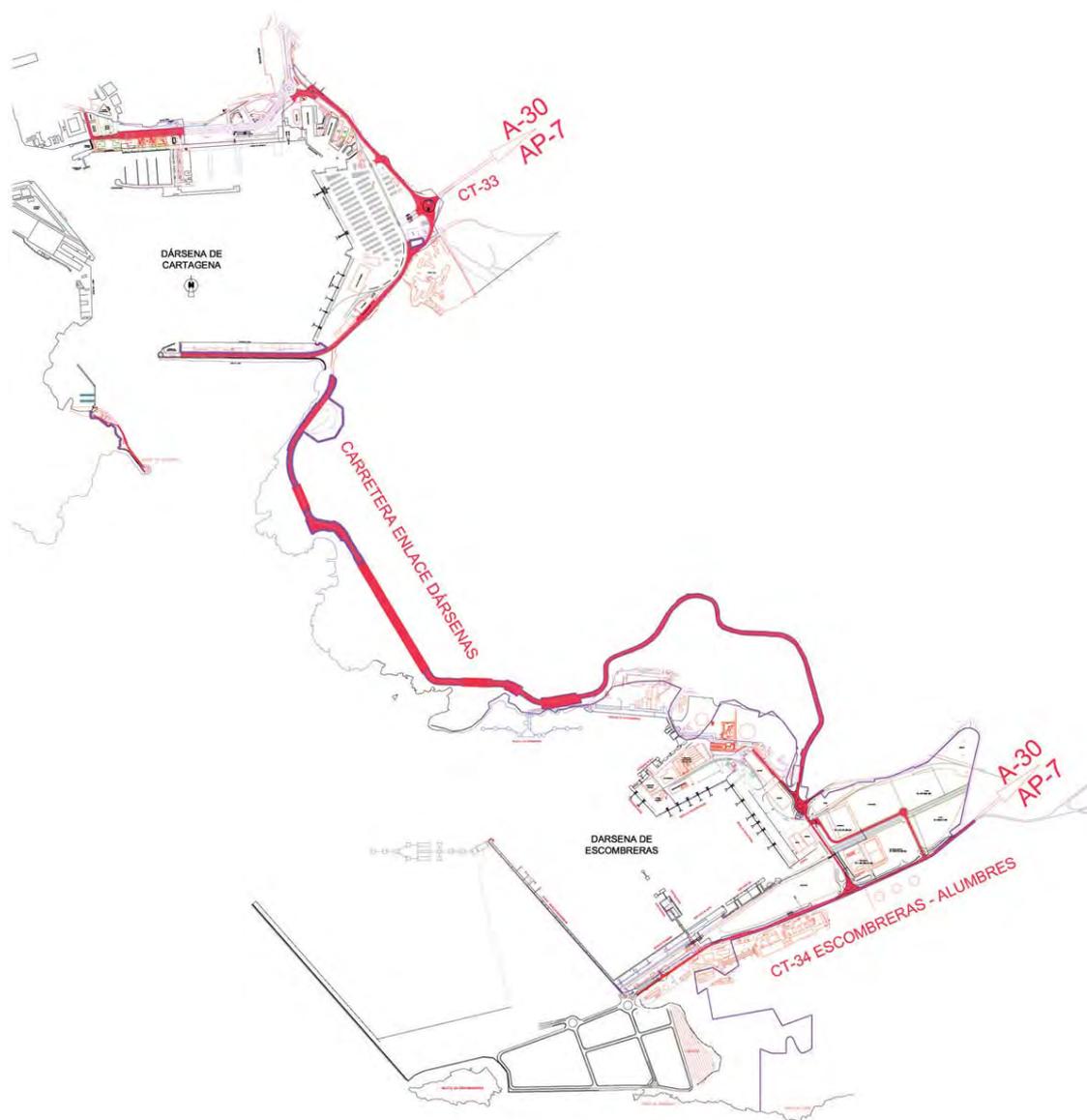
No vamos a entrar en la glosa de la enorme literatura sobre los *waterfronts*. Sólo, y como expresión de algún rasgo central de mi posición sobre el tema, llevo al cuerpo de la tesis estas lecturas-reflexiones, sobre los libros de *La ciudad* de Cacciari y de *GENO(V)A*.

La mayoría de ciudades portuarias han operado de manera similar respecto a la redefinición de sus frentes litorales, mediante programas terciarios y de servicios culturales o de ocio, y, en algunos casos, la construcción de una imagen, de una fachada simbólica ha prevalecido sobre la idea de construir un espacio de relación, de intercambio, e identidad común para/con la ciudad.

Al mismo tiempo que consultaba el libro de Cacciari en la biblioteca, cogía también, atraída mi atención por el nombre de *GENO(V)A* que aparecía con grandes caracteres en el lomo, el tomo publicado en Nai Publishers en 2003 que contenía una reflexión y una compilación de las propuestas presentadas al concurso internacional para el Ponte Parodi (Fecha de Proyecto : 2001 Área del sitio: 23.000 m² Área bruta: 80.000 m² Volumen : 160.000) como parte del plan estratégico del puerto y de la ciudad de Génova. Más allá del interés analítico del proceso y de la explicación sobre la ciudad, la parte final del libro dedicada a compilar los proyectos presentados por las grandes firmas de arquitectura (UN Studio (ganador), Arup, Chiperrfield &

Fig. 4.5.8 Instalaciones y Comunicaciones internas del Puerto de Cartagena.

Fuente: Memoria anual del puerto, 2013



Studio4, Foreign Office, MVRDV, OMA, Perrault, Tschumi, etc) sorprende por la variedad formal de las propuestas y la similitud de las ideas (no se si es un problema generado por las bases del concurso) que parecen “reflexionar” sobre la belleza, la tradición, la historia, lo simbólico,... para concluir en la construcción de un edificio-chispa que revitalice por sí mismo el muelle donde se ubica y desde él, el mismo puerto.

Esto se superpone a un programa de servicios, cultural, de ocio en general, vinculado a una terminal de cruceros...; más allá de la diferencias propias de cada propuesta, un vistazo rápido sobre las mismas podría unificarlas bajo dos obsesiones: cómo construir un símbolo y qué forma darle, desde la propuesta de “lazo” de MVRDV que parece querer monumentalizar la movilidad desde el chiste burdo de hacer un nudo con la *Sopraelevata* de Aldo Moro (vía de acceso al puerto, parte del corredor mediterráneo, se encuentra desdoblada para los tránsitos E-O fuera de la ciudad, pero es la encargada de servir al puerto), a propuestas formalistas de exaltación de la monumentalidad industrial desde operaciones arquitectónicas sobre las piezas industriales (grandes contenedores donde se movían por grúas y raíles, las mercancías, ahora se moverán los turistas -recreaciones de la memoria) o, desde las referencias estéticas de las olas del mar (Camezind & Gräfensteiner y FOA) o a los transatlánticos (UN Studio), al sarcasmo de OMA des-materializando lo industrial, eliminando los rellenos portuarios, utilizando una parte del silo como vestigio hundido, como faro, y recreando, cínicamente, las formas del pasado como lugar de atraque hundido de los cruceristas (en el fotomontaje presentado podemos ver como el plano de la acrópolis de Selinonte, y más concretamente la palestra, es la que da la forma al proyecto)... la ciudad parece actuar meramente como telón de fondo en todas las propuestas ¿puede ser debido al planteamiento del concurso? ¿tan sólo se podía actuar en las propiedades portuarias?, pero, un concurso de ideas, ¿no debería ser un concurso de ideas?.

Al leer a Cacciari hablar sobre la ciudad posmoderna, lo que en ella significa lo simbólico y la belleza, uno se inclina a pensar que ninguno de estos proyectos es bello en el sentido tradicional griego, sino solo en el estético, que difícil es juzgarlos más allá de un me gusta o un no me gusta, no parecen responder ni a la función, ni a la historia, ni a la ciudad-puerto... terminan en una gestualidad vacua.

Irremediablemente la desolación que me provoca el proyecto ganador, me hace buscar en Google Maps el estado actual de Ponte Parodi, y compruebo que el proyecto no se ha construido, 13 años después, tan solo ha desembocado en la demolición del silo en 2001 y poco más.

Sorprende la diferencia en la respuesta de los proyectistas al compararla con el resultado del proyecto de Saint Nazaire de 1996 de características programáticas similares (espacio cultural, reconversión de áreas industriales, aunque sin terminal de cruceros); la preocupación por el símbolo no es que no exista, es que se resuelve de manera natural, la base de submarinos ya es el símbolo y su belleza está/es en el sentido clásico griego de *Kalon*: “mira que bien está enraizado”; las preguntas son otras, más allá del símbolo está la ciudad, como base de submarinos sus relaciones y conexiones están vinculadas a la actividad militar y a la actividad desde la costa, el nuevo uso pretendía ser una actividad de su anclaje en tierra, las conexiones, han de ser con ésta, el edificio pasa de tener una fachada principal hacia el mar a tener dos. Se trata por tanto, de echar raíces en la ciudad, con oficio el proyecto se estira, invadiendo usos en las manzanas de la ciudad, construye un eje, una historia, un recorrido desde el proceso industrial a la II G.M. y los submarinos, a la apertura (literal, se tiran los muros) de los espacios oficiales, de la Historia de los grandes acontecimientos, a la ciudad.

4.5.b • El plano arqueológico y monumental como soporte de la red de espacios públicos, culturales y universitarios: el esponjamiento del centro

Hoy, el programa de renovación urbana reflejado en el PEOCH, 2009, circunscrito al recinto murado, opera transformando los grandes contenedores militares y los restos arqueológicos romanos -el Patrimonio- para convertirlos en símbolos culturales de la ciudad y soporte de su red de espacios públicos, limpiando literalmente el entorno de estas piezas de sus estrechas parcelas residenciales y su trama, no menos angostas. Museos, espacios para congresos, instalaciones universitarias y de investigación, centros de interpretación, entre otros, han ocupado cuarteles, hospitales y recintos militares; por su parte los restos arqueológicos de la antigua Cartago Nova han actuado como *leitmotiv* y soporte de la red de parques del casco histórico, dejando a la iniciativa privada las operaciones de renovación residencial.

Algunas consideraciones al proceso de renovación urbana del recinto patrimonial.

Paradójicamente una de las intenciones del proceso de patrimonialización de la ciudad fue frenar el deterioro urbano y la pérdida de población que el corazón de la ciudad había ido experimentando desde la autarquía, acentuándose en la crisis económica de los años ochenta del siglo XX.

Podríamos decir que el recinto amurallado se encuentra en un estado liminal (Fig. 4.3.13): las arquitecturas de autor de innegable valor y acierto, algunas de ellas (Fig. 4.3.5), han devuelto parte del esplendor monumental a la ciudad, sumando nuevos espacios culturales y de ocio, limpiando las cimas de los cerros e integrándolas en el sistema de espacios públicos y miradores y presentando desigual estado de finalización y de relación con el resto de la red peatonal. Mientras las grandes operaciones residenciales, congeladas por la explosión de la burbuja inmobiliaria y la crisis

Fig. 4.5.9 Propuestas del PEOCH, 2005
Nuevas edificaciones, dotacional y sistema viario

- Sistema viario de contorno del Casco H^{co}
- Vías de penetración
- Dotacional
- Terciario
- Espacio público Muell Alfonso XII
- Nuevas edificaciones

Fig. 4.5.10 Propuestas del PEOCH, 2005
Remodelación edificatoria y derribos

- Límite PEOCH
- ▨ Áreas de intervención
- Intervención en edificación existente
- Dotacional
- Conservación/Renovación
- Inadecuación urbanística
- Fuera de de ordenación (derribos)

Fig. 4.5.11 Propuestas del PEOCH, 2005
Principales recorridos, BIC y espacios libres

- Carril bici
- Recorridos arqueológicos
- BIC
- Centro de Interpretación
- Recorridos principales del Casco H^{co}
- Reurbanización
- Jardines
- Espacios libres

Fuente: elaboración propia



Fig. 4.5.9



Fig.4.5.10



Fig. 4.5.11

crediticia, han poblado de descampados y medianeras el paisaje urbano. El proceso de renovación urbana está rentabilizando la huella monumental del pasado aunque eso suponga la destrucción de amplias zonas de la ciudad, el consecuente desplazamiento de habitantes o la definición de un nuevo trazado callejero.

En el proyecto urbano, promiscuidad implica truncar el círculo de respeto (de distancia) alrededor de cada edificio e invadirlo con el carácter del otro. La aplicación de diferentes criterios sobre el patrón de distancias combinadas puede crear orden o confusión. Y puede crear promiscuidad como lugar intermedio: un orden incierto y deliberado pero no evidente en la forma, abierto al cambio; una forma que es diferente en cada perspectiva, irregular en su apariencia aunque rígida en su localización.

Solá-Morales, 2008 : 138

Todas estas operaciones encaminadas a revitalizar el casco histórico han expulsado a numerosa población del mismo y al mismo tiempo, y esa es la paradoja, han atraído a las zonas rehabilitadas a toda la batería de cadenas de moda, franquicias de alimentación, etc. Sin duda ha aumentado ampliamente el número de visitantes y en menor medida el número de plazas hoteleras ofertadas en el centro de Cartagena pero el de residentes parece descender sin remedio, ahuyentados por las molestias derivadas del incremento de la actividad del sector servicios en la zona y por el deterioro del parque de viviendas que induce a la *guetización* del centro.

Fig. 4.5.12 Propuestas del PEOCH, 2005
Remodelación del cerro de Despeñaperros, adecuación universitaria y arqueológica

Fuente: elaboración propia

En el siguiente plano podemos observar a línea azul, las parcelas en situación Fuera de Ordenación, susceptibles de derribo. Las manzanas cuyo contorno regruesado en negro, forman parte de operaciones de Reforma Interior del PEOCH.

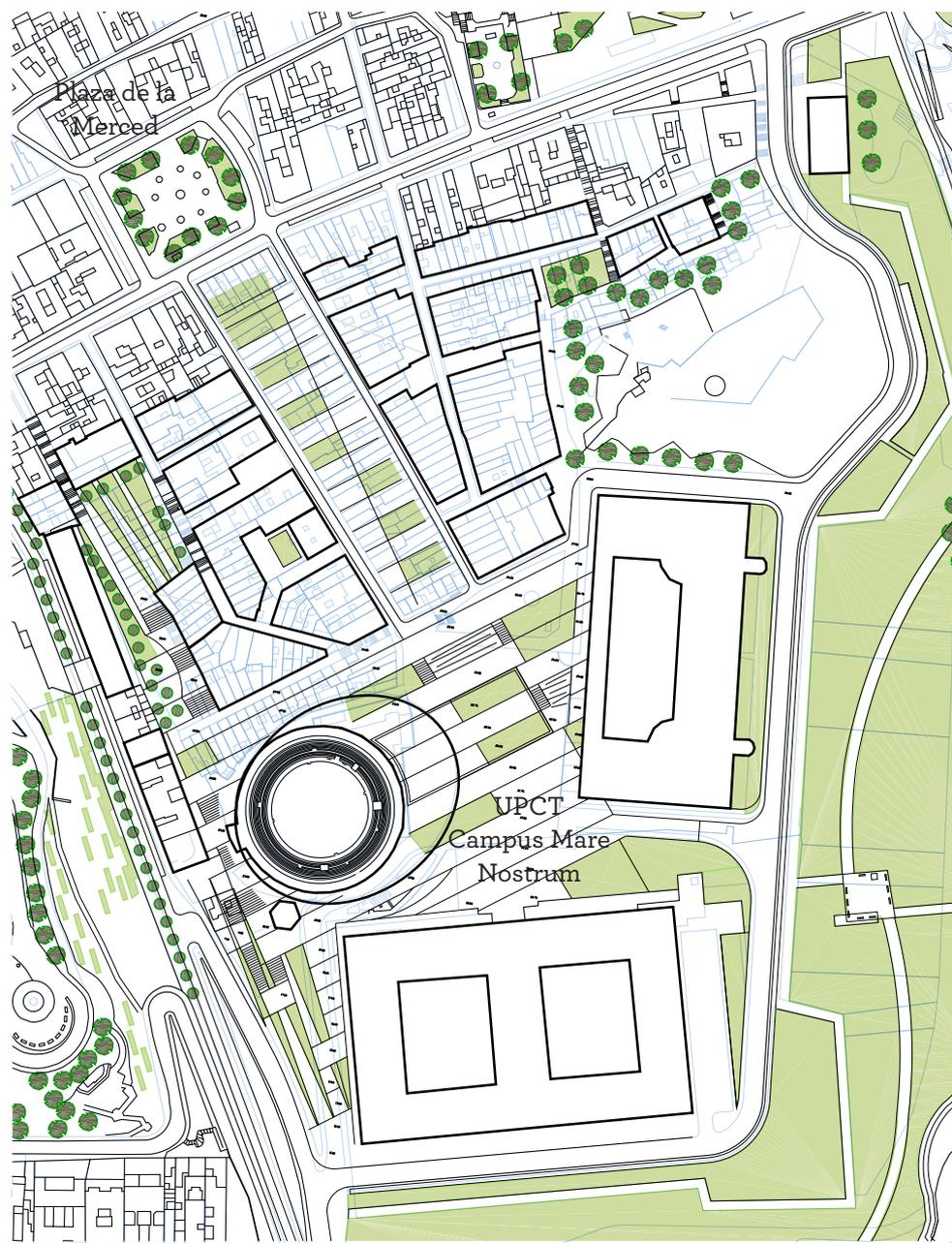


Fig.4.5.13 Estado liminal del Casco Histórico

Fuentes: 1 y 2 Vistas del Proyecto del Parque Arqueológico en el Molinete. Arq. Martín Legárraga. Fuente: David Frutos. Fotógrafo de arquitectura. 3. Escaleras mecánicas de acceso al Parque Arqueológico del Molinete. Fuente: elaboración propia. 4 Imagen del entorno de las escaleras mecánicas de acceso al Molinete. Fuente: <https://i.ytimg.com/vi/jyRP1mRL90g/maxresdefault.jpg>



4.5.c · Cadáveres exquisitos: la necesaria renovación y transformación de los enclaves turísticos.

La reciente y tardía industrialización de Cartagena -centrada en los años 60 aunque su origen venga de la primera industrialización vinculada a la minera en el umbral del XIX-XX-, buscó sus enclaves en zonas periféricas de la ciudad o en áreas monofuncionales fuertemente especializadas (como el complejo industrial de la dársena de Escombreras o el parque tecnológico de Fuente Álamo con las instalaciones de S.A.B.I.C. y de empresas vinculadas a la transformación de derivados de los hidrocarburos). El poder económico de las grandes empresas industriales privadas y públicas, ha dejado su huella en la configuración espacial de la ciudad y el territorio de Cartagena así como en otras tantas ciudades donde los «polos de desarrollo», urbanismo dictado por la economía capitalista estatal, ha promovido potentes industrias en localizaciones centrales. Frente a la localización en espacios pericentrales de las primeras industrias vinculadas a las infraestructuras portuarias, el desarrollo de las infraestructuras de la movilidad y el considerable aumento de la superficie de almacenaje ha propulsado su dispersión a lo largo de las rutas y los puntos de interfaz en el territorio.

Las decisiones, traducidas en fuertes inversiones, daban forma al territorio según criterios de rentabilidad (eficacia, rapidez, expansión, crecimiento sin límites, etc.), sin ninguna atención a los intereses de parte de la población residente y a los efectos medioambientales (calidad de vida, calidad del aire, ..., contaminación del subsuelo y el mar). El gasto en infraestructuras orientado por la exportación en camiones de los productos de la agricultura industrial extra-temprana ha dotado de una red de autovías a la comunidad, la decisiones estatales (Plan de Estabilización de 1959) de generar un polo petroleoquímico en la dársena de Escombreras (el mayor puerto español en movimiento de hidrocarburos, en toneladas), no solo ha creado el complejo industrial-portuario sino que ha requerido de la dotación sistemática de vías de comunicación tanto rodadas como

Fig. 4.5.14. El tripolo Murcia-Cartagena-Mar Menor, estructura territorial.

Fuentes. Elaboración propia a partir de:

Cartografía vectorial de la Región de Murcia. Escala 1:25.000, Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio, 2000, Ortofoto 2002., del SIGPAC. Región de Murcia Plano 3.16 Planeamiento del documento Mejoras Territoriales Introducidas en la Definición Funcional del Nuevo Aeropuerto de Murcia.

Actuación de Interés Regional del Aeropuerto Internacional de La Región de Murcia. Región de Murcia. Consejería de Economía, Industria e Innovación y Consejería de Turismo y Ordenación del territorio. Año: 2004.

Documentación facilitada por promotoras y constructoras sobre complejos residenciales turísticos vinculados a campos de golf y artículos de la prensa regional y nacional sobre la construcción de complejos residenciales turísticos vinculados a campos de golf publicados en los últimos cinco años.

Al ampliar el encuadre a un radio de 50 Km (una hora de distancia), se reveló como necesario cartografiar los numerosos cambios que durante la última década han transformado parte del Campo de Cartagena, generando por adición sobre la base vectorial nuevas capas de información: las infraestructuras viarias y ferroviarias previstas o en construcción, el nuevo aeropuerto de Corvera y cuantitativamente más llamativo, los numerosos resort turísticos, con campo de golf y residencia de baja densidad, construidos o aprobados en el área.

El interés de la actividad turística en la zona, a tenor de los componentes físicos descritos en el capítulo 1, hace que nos encontremos ante un territorio de condiciones óptimas para el desarrollo socioeconómico, basado en su situación de encrucijada de caminos, en el potencial de uso agrícola de los suelos y en una llanura litoral que desciende suavemente hasta las orillas del Mar Menor y el Mediterráneo, estructurado sus riberas con áreas de playas, salinas, saladares, golas y acantilados.

El dibujo de los corredores de gran capacidad y sus nudos revela la fuerza de la estructura paralela de la A-7 y la N-332, la primera en la huerta murciana y la segunda paralela a la costa, siendo el fragmento de unión entre Andalucía y la Comunidad Valenciana del corredor mediterráneo. La A-7 circunvala la ciudad de Murcia y se comunica, -formando una estructura triangular-, con la N-332, siendo Murcia, Cartagena y el Mar Menor, en su localización del Aeropuerto de San Javier, los tres vértices del triángulo. Aparece por tanto un territorio policéntrico, que ha sido ampliamente en su vialidad privada y no tanto en la pública.

La posibilidad de crear el eje interregional de ciudades Alicante-Elche-Murcia-Cartagena y de fortalecer el triángulo regional Murcia-Cartagena-Mar Menor, supondría pensar conjuntamente un espacio habitado por más de dos millones de personas y tres aeropuertos, en un radio de solo una hora de distancia.

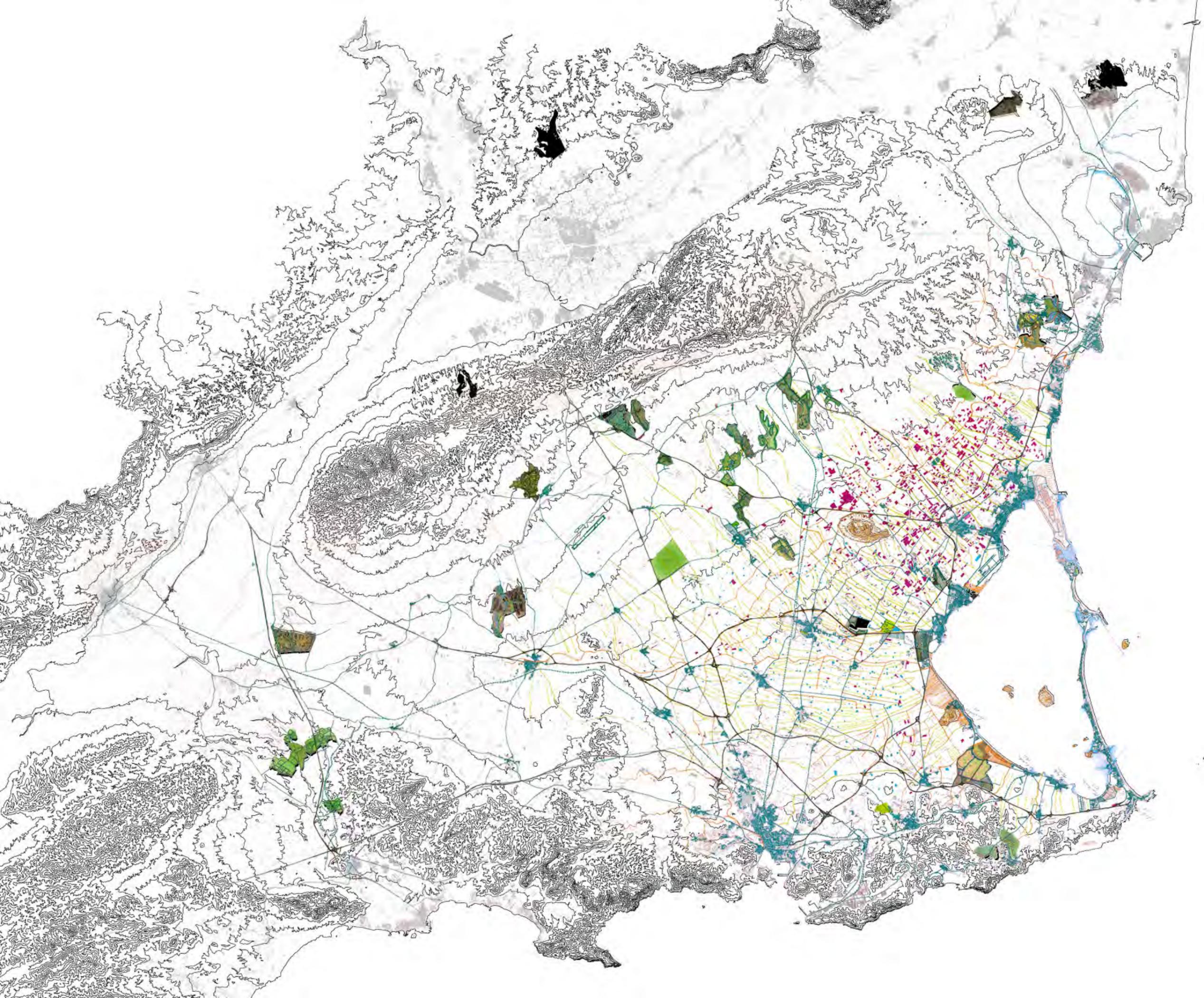
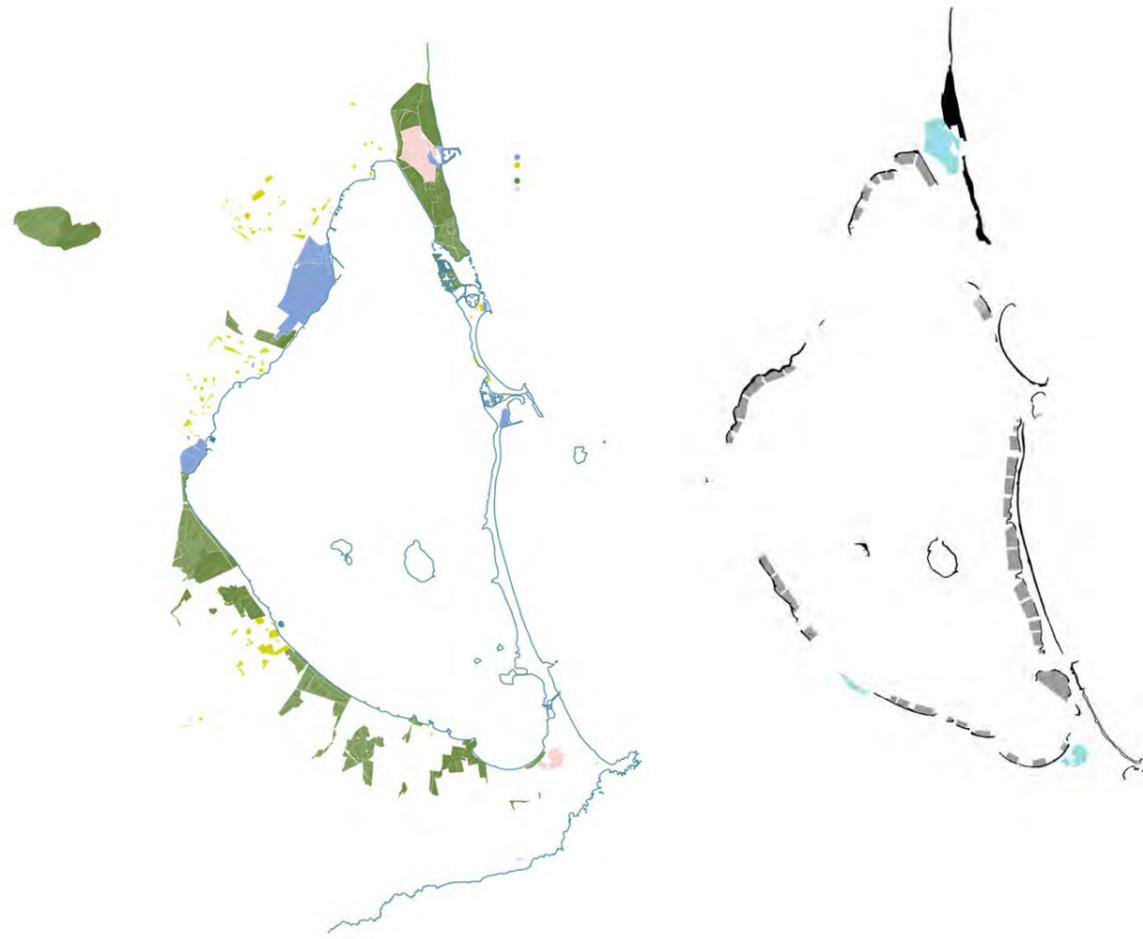


Fig. 4.5.15. Las orillas del Mar Menor

Fuente. Elaboración propia



1 Espacios naturales protegidos, zonas militares y espacios verdes urbanos

- Sistemas Generales (militar)
- Espacios naturales protegidos
- Espacios libres urbanos
- Salinas

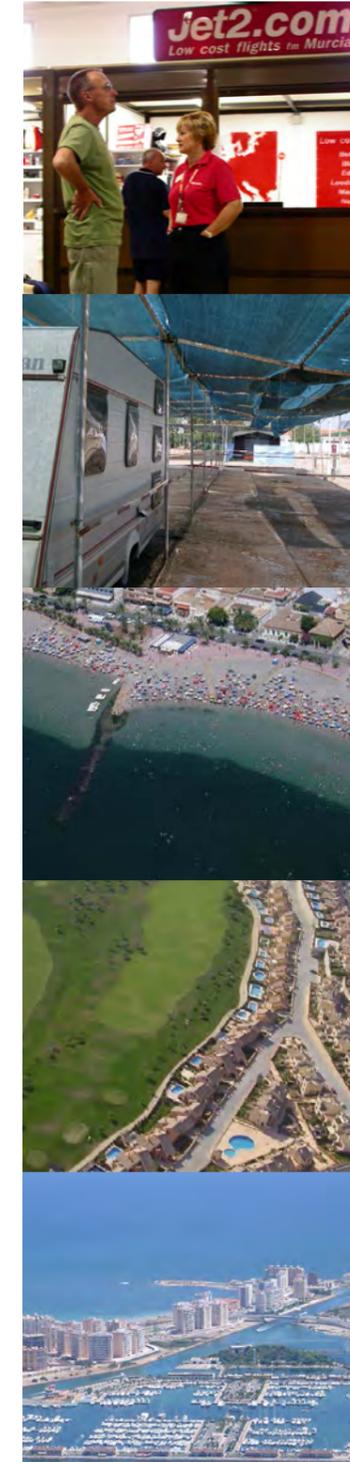
2 Salinas, playas y zonas de baños

- Zonas de bahía acondicionada
- Salinas
- Playas

Natural



Turístico



Rural



ferroviarias, de manera conjunta a la explosión del suelo industrial por el territorio agrícola (protegido o no). En paralelo, se ha potenciado el desarrollo turístico vinculado al sol y la playa en la Manga del Mar Menor, desarrollando un modelo vacacional de fuerte estacionalidad, que ha ocasionado y sigue ocasionando asimetrías temporales en la población que repercute en los servicios urbanos (capacidad de las depuradoras, abastecimiento y reservas de agua potable, cortes y picos en la luz, recogida de basuras, colapso de los servicios hospitalarios, etc). Estas infraestructuras han permitido el desarrollo económico acelerado de la Región pero no siempre han repercutido de manera positiva en la calidad de vida de los residentes. Los procesos, desencadenados con un desarrollo en fuerte medida exógeno, sin *linkages* con el tejido económico y social local, han sufrido en determinados momentos una fuerte oposición local, pero en la mayoría de los casos han sido asumidos e incluso orgullosamente aceptados, en aras del desarrollo y el empleo.

La burbuja inmobiliaria, amparada desde el estado central con la ley del suelo de 1997, apoyada por los grandes empresarios y subvencionada por la banca, la grande y la pequeña, logró una especie de milagro o espejismo de riqueza que desembocó como todos sabemos en la actual crisis. El territorio comprendido entre las sierras litorales de Carrasco y la Muela y la costa del campo de Cartagena, la comarca del Mar Menor, aparecen surcados por autovías, desdobladas en autopistas que nadie paga ni usa, el aeropuerto civil-militar de San Javier se duplica por el de Corvera cerrado y nunca utilizado. Las instalaciones residenciales y turísticas construidas han padecido un rapidísimo deterioro y las iniciadas o en proyecto han quedado detenidas. Urbanizaciones realizadas y equipadas pero sin viviendas, pueblan de “ruinas modernas” el territorio. (Schulz Dornburg, 2012)

La contaminación de la bahía de Portman (“Portus Magnus” romano) entre 1957 y 1990 por la actividad minera de la empresa francesa de Peñarroya (propiedad de la banca parisina Rothschild) y en asociación con la empresa local Zapata-Portman (Tío Lobo), considerado por algunos el mayor desastre ecológico del Mediterráneo, sigue hoy sin solución: ha dejado un bahía aterrada de residuos, un pueblo hundido (42% de paro) y un club náutico en tierra firme (en una de sus paredes puede leerse: “Este es el club más modesto de todo el gran litoral, que espera ese presupuesto para que el mar pueda entrar”); -la actividad del lavadero de mineral sufrió la oposición local (sobre todo de los pescadores, apaciguados con 25.000 pesetas y un punto de amarre en Cabo de Palos a cada uno)- pero contó con el apoyo gubernamental y el amparo de la justicia.. (según refleja la prensa, la compañía francesa echó el cierre cuando entramos en la Unión Europea por miedo a aquello “de quien contamina paga”, pero salieron absueltos del delito ambiental, ya que contaban con todos los permisos para realizar los vertidos del monstruoso lavadero Roberto)

Diario La verdad, 6-3-2013

Fig. 4.5.16. Transformación de la bahía de Portman por los residuos mineros del Lavadero Roberto (Tío Lobo - Peñarroya)

Fuente. Elaboración propia



La ciudad del golf entre Cartagena y Murcia o la zwischenstad del golf.

A veces la construcción del territorio por el hombre ha sabido leer los grandes gestos de la geografía, y dar lecciones ejemplares a la hora de elegir dónde y cómo situarse, por parte de las civilizaciones antiguas o de proyectos clásicos bien conocidos y admirados por cualquier estudiantes de urbanismo, como el collar de esmeraldas de Boston o el ensanche de Barcelona, por hablar de sabios proyectos uno de espacios vacíos y otro lleno de edificación. Han trazado con maestría su relación con el entorno, han sabido sacar provecho de las rugosidades y los pliegues del lugar, han respetado, sumado y valorizado los perfiles naturales. Sin embargo, en multitud de casos, las ciudades contemporáneas, en su expansión periférica o en la construcción de fragmentos artificiales de urbanidad, de artefactos residenciales, de ocio, de consumo o producción, han borrado el relieve, lo han ocultado o han banalizado el paisaje y desoído a la naturaleza.

La fundación de esta tercera ciudad, entre Cartagena y Murcia, llamémosla «proyecto» formado por agrupación de grandes recintos residenciales autónomos y autistas, responde más al incremento general de la movilidad, a las pautas de consumo marcadas por el mercado, a la sofisticación de las formas de ocio a escala europea y al desarrollo de una economía de servicios, al turismo, que a las características geográficas o la identidad del lugar donde se ubica.

Se ha producido un abuso y una repetición de modelos residenciales comprobados en otras latitudes, pero banales en su compromiso con el territorio murciano y ajeno a las pautas de sociabilidad específica de la región.

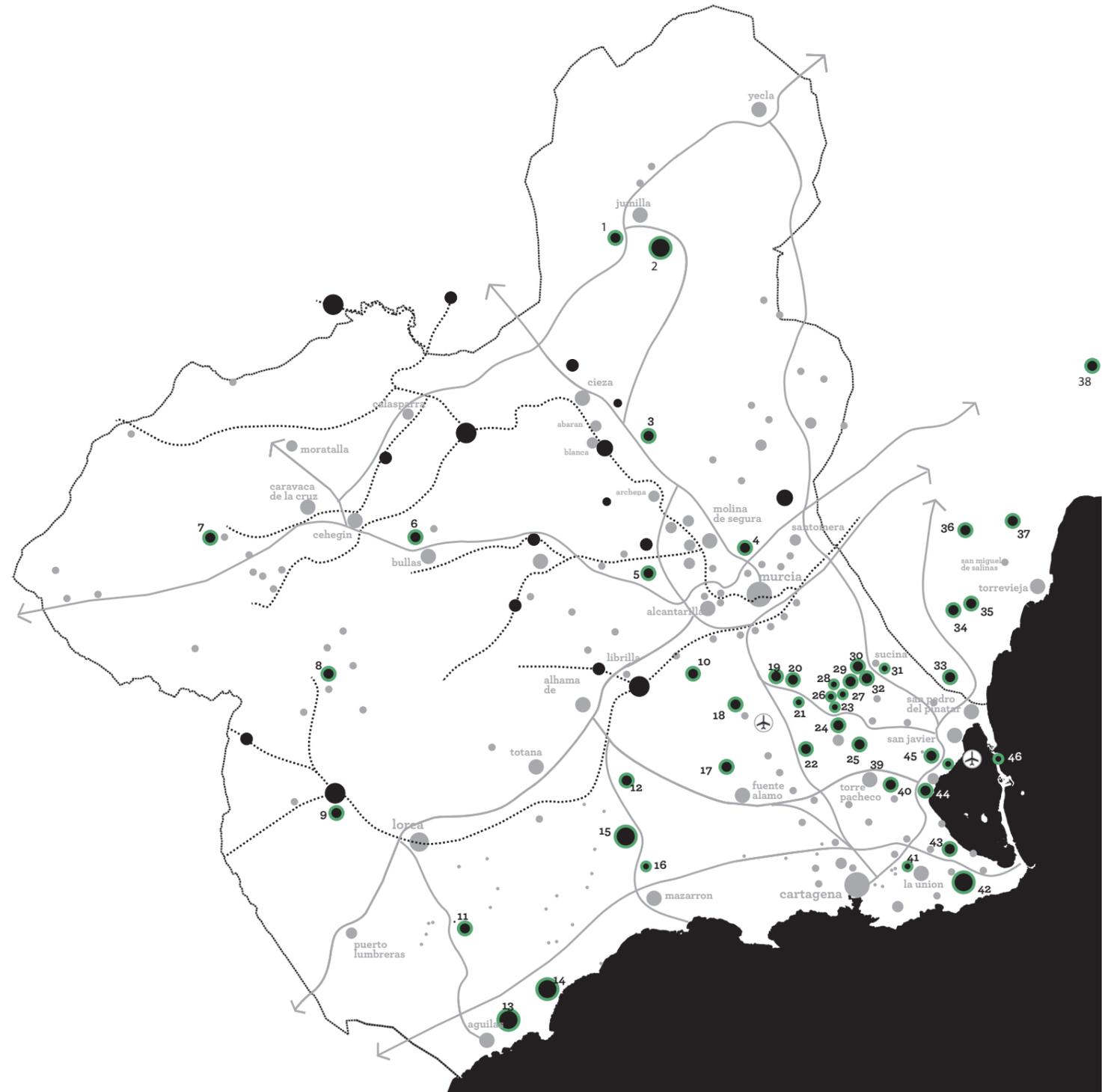
La popularización de los campos de golf en la región de Murcia no ha llegado como respuesta a la demanda de sus habitantes sino como producto -y estímulo- de la explosión urbanística vivida en la última década. Por ello la mayoría de los proyectos han estado, y siguen estando, orientados a la construcción masiva de viviendas.

Fig. 4.5.17. Núcleos urbanos, “Resort” e infraestructuras en la Región de Murcia.

Fuente: Elaboración propia

- 1 Golf Resort El Castillo
- 2 Santa Ana del Monte
- 3 Casa Don Juan Golf Resort
- 4 Nueva Condomina
- 5 Trampolin Hills
- 6 Residencial Fuente Higuera
- 7 Nature resort
- 8 Ciudad del Sol golf resort
- 9 Puntas de Calnegre
- 10 Frondoso Valley Urbanizacion Torre Guil
- 11 Lorca resort golf & spa
- 12 Condado de Alhama
- 13 Los Collados resort
- 14 Marina Cope
- 15 Urbanización Camposol
- 16 Los altos de las palas
- 17 Hacienda del Alamo
- 18 Corvera golf y country club
- 19 Mosa Trajectum
- 20 El Valle golf resort
- 21 La Loma
- 22 Finca el Galtero
- 23 Jardines de la Torre
- 24 La Torre
- 25 Terrazas de la Torre
- 26 Tres Molinos
- 27 Los Granados Golf resort
- 28 La Tercia Golf Resort
- 29 Sierra Golf
- 30 Hacienda Riquelme
- 31 Sucina Golf and Country Club
- 32 Peraleja Golf
- 33 La Torre de la Horadada Golf
- 34 Las Lomas de Campoamor
- 35 Villamartín
- 36 Urbanización golf La Finca
- 37 Real club de golf la Marquesa (Urbanización Ciudad Quesada)
- 38 Club de Golf el Plantio
- 39 Santa Rosalia
- 40 Mar Menor Golf
- 41 Sabina golf la Unión
- 42 la Manga Golf Club
- 43 Novo Cartago
- 44 La Serena
- 45 Roda Golf & Beach Resort y Nueva Ribera Beach Club
- 46 Veneziaola

- núcleos
- campos de golf y resort
- infraestructuras
- rios
- aeropuertos
- pantanos



Estudios realizados sobre el impacto territorial de los campos de golf y las operaciones asociadas en la Comunidad de Murcia, ponen de manifiesto lo insostenible de este modelo de desarrollo turístico por el consumo abusivo de agua, suelo e infraestructuras, así como por las diferencias entre clases sociales y desequilibrios territoriales que produce.

El problema no es tanto el campo de golf en si, como el parque de viviendas e instalaciones que lleva asociado. En la región de Murcia, el turismo convertido en actividad económica, es decir el ocio convertido en negocio, considera al territorio como un recurso a explotar a corto plazo. Si en sus inicios y durante casi todo el siglo XX el turismo se vinculaba a la franja litoral, con un carácter estacional y dominado por la oferta de «sol y playa», en los últimos años y en el XXI se ha producido una explosión por el territorio de las instalaciones turísticas caracterizadas por el paquete de golf - resort que ha proliferado, y parece que seguirá haciéndolo en un futuro inmediato, tanto en la ya densificada costa como en áreas del interior.

Estos grandes complejos situados por una parte en el litoral, reforzando y diversificando el turismo tradicional, y por otro en zonas de secano, algunas de ellas reconvertidas en regadío por las aguas del Trasvase Tajo-Segura, han tenido un gran impacto territorial por su incidencia en el paisaje, su fuerte consumo de recursos naturales y su demanda de servicios.

La práctica del golf y las operaciones inmobiliarias asociadas requieren una superficie de suelo considerable y un aumento del consumo de un recurso escaso en la Cuenca Hidrográfica del Segura (CHS), como es el agua. De igual forma el aumento del parque de viviendas y de la población de pequeños municipios supone un déficit en instalaciones y equipamientos urbanos, siendo el sector sanitario el más afectado por ser la población de jubilados la franja mayoritaria de consumo de estas macrourbalizaciones con campo de golf.

Un campo de golf de 18 hoyos, ocupa una extensión aproximada de 50 a 60 hectáreas y consume entre 300.000 y 500.000 m³/año de agua, dependiendo de la zona y la especie de césped elegida. A estas cifras habrá que añadir el consumo de agua y de suelo de las instalaciones asociadas a los campos, como piscinas, jardines públicos y privados, etc. En la región de Murcia son muy escasos los ejemplos de un campo de golf como mera instalación deportiva -uno público en el municipio de Torrepacheco-, siendo la mayoría de los construidos, en construcción o proyecto, en el mejor de los casos, un atractor y, en el peor, una mera excusa en busca de un turismo de supuesta calidad enfocado a través de una gran operación inmobiliaria de viviendas, hoteles de lujo, centros comerciales, spa, etc., que producen unos altos costes indirectos y se alejan de un rasgo esencial de la sostenibilidad ambiental como es la reversibilidad de usos del espacio, así como la garantía de disponibilidad de recursos para las generaciones futuras.

El planeamiento territorial vigente en la comunidad murciana no muestra preocupación, es más, fomenta e impulsa la situación real de fuerte transformación del paisaje, de crecimiento del parque inmobiliario y de la población consumo de suelo y recursos naturales. La iniciativa privada movida por oportunidades del mercado, actúa de manera autónoma, sin una idea de desarrollo territorial equilibrado que refuerce los bienes y valores del emplazamiento y no agote sus recursos naturales.

El incremento del suelo urbanizado, de las superficies artificiales, es la primera consecuencia del modelo desarrollista de turismo residencial. Si durante la década de los 90 el suelo urbanizado en España aumento en un 26% en la comunidad murciana lo hizo en unos porcentajes entorno al 50%. Sin embargo la costa levantina ha experimentado su máximo desarrollo urbanístico con posterioridad a esta década, vinculado a los nuevos procesos urbanísticos que hemos enunciado con anterioridad, “lo que se percibe del análisis de esta interrelación es que la actividad económica ha ignorado los contextos naturales, la infraestructura ecológica de la so-

ciudad humana” (Guha y Gadgil, 1993), percibiéndose un desajuste entre los modos de producción, de consumo y de distribución de la riqueza e inestabilidad de los ecosistemas naturales.

Los “resorts” turísticos en el litoral y altiplanicie de la Sierra de Carrascoy

El llamado Campo de Murcia (zona noroeste del Campo de Cartagena), un tradicional espacio agrario de secano situado en las primeras elevaciones de la ladera SE de la Sierra de Carrascoy y el Valle, ha permanecido como un vacío territorial con una situación muy céntrica entre las dos principales ciudades de la Región (Murcia y Cartagena) y el Mar Menor, en el que en los últimos años se han localizado actividades con grandes necesidades de suelo, como el aeropuerto regional de Corvera, reservas para espacios de actividades económicas (terciario e industrial), pero sobre todo numerosas urbanizaciones residenciales de baja y media densidad. Por su parte el área del Mar Menor se caracteriza por su especialización turística, creando un eje de continuidad, de intensa actividad y muy urbanizado, con la banda costera de la provincia de Alicante.

Estas diferencias notables dentro del ámbito y la existencia de una agricultura de regadío, altamente productiva dentro del Campo de Cartagena, situada en la franja intermedia, hace posible clasificar en dos grupos los nuevos complejos turísticos, por su localización geográfica: aquellos resorts situados en terrenos de secano y aquellos vinculados a la franja litoral.

El tipo de estructura urbana que estos resorts construyen, es igual en ambos grupos y se caracterizan por sinuosas bandas de viviendas, adaptando diversas morfologías que van desde amplias viviendas con jardín y piscina a bloques exentos de tres o cuatro alturas con piscinas y jardines comunitarios, pasando por toda la batería de dúplex, triplex, cuádruplex y adosadas. Todas estas tipologías están perfectamente adaptadas y agrupadas para satisfacer a las diferentes rentas per cápita de la población. La

baja y media densidad es una constante en todas ellas, y la organización y mezcla tipológica de viviendas, si existe, se organiza jerárquicamente alrededor del elemento central de la composición, el campo de golf y sus equipamientos asociados.

Sin embargo, la diferente localización de estos complejos señala posibles diferencias en los modos de vida y en su relación con la urbanidad. Los resorts situados en el secano son fragmentos aislados, «enchufados» a los corredores de movilidad por un único filamento, situados en tierra de nadie, como una ficción de ciudad, donde la única función es el ocio o el descanso. Son células cerradas, autónomas, con escasa o nula relación con el territorio donde su ubican. Los complejos turísticos localizados en el borde costero, aparecen más como un nuevo modelo vacacional de la tradicional vocación turística de los municipios ribereños que, como organismos autónomos, se sitúan lo más próximos posibles al suelo urbano consolidado asegurando una mayor fricción, intercambio e implicación en el crecimiento de los municipios anexos.

Los desarrollos turísticos residenciales han incorporado una característica importante de las nuevas tendencias de barrios habitacionales, el cerramiento del perímetro y el control de los accesos, con la finalidad de crear un ambiente exclusivo para sus clientes. Las comunidades cercadas (*gated communities*), según la definición de Edward J. Blakely y Mary G. Snyder “son áreas residenciales con accesos restringidos, cuyos espacios públicos normalmente son privados. Que garantizan la seguridad del desarrollo con perímetros designados usualmente por bardas o cercas, y entradas controladas para prevenir la entrada de los no residentes (Blakely y Zinder, 1999). En estos fraccionamientos el control de los accesos, las bardas perimetrales y el uso de seguridad privada, son elementos mediante los cuales se construyen conceptos como el de la tranquilidad, la exclusividad y la diferenciación social. La búsqueda de un producto globalizado, pero con un toque regional, es uno de los atractivos que coloca al turista como el personaje principal”. (Carrasco Gallegos, 2008)

Fig. 4.5.18 “Ruinas modernas”, Urbanización Estrella del Mar, Los Urrutias. Situada entre los espacios protegidos de las abandonas salinas de Lo Poyo y El Carmolí

Fuente: Elaboración propia



Fig. 4.5.19 Resorts turísticos en el secano de la Altiplanicie de la Sierra de Carrascoy. La Torre Golf Resort. Altiplanicie Sierra de Carrascoy. Complejo residencial “enchufado” al corredor C-3319.

Fuente: Elaboración propia

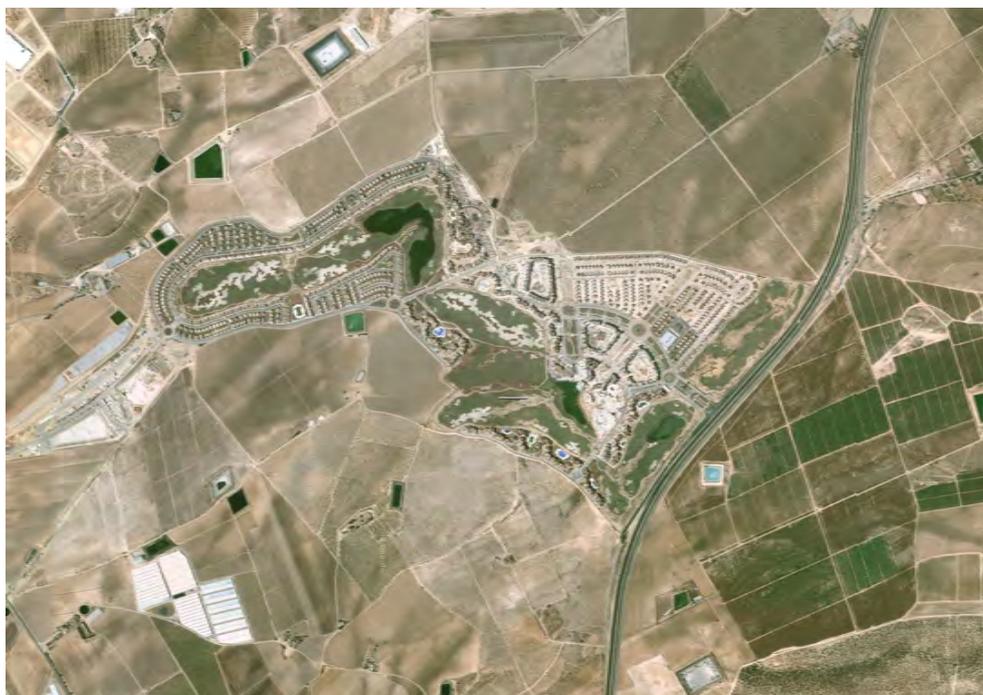
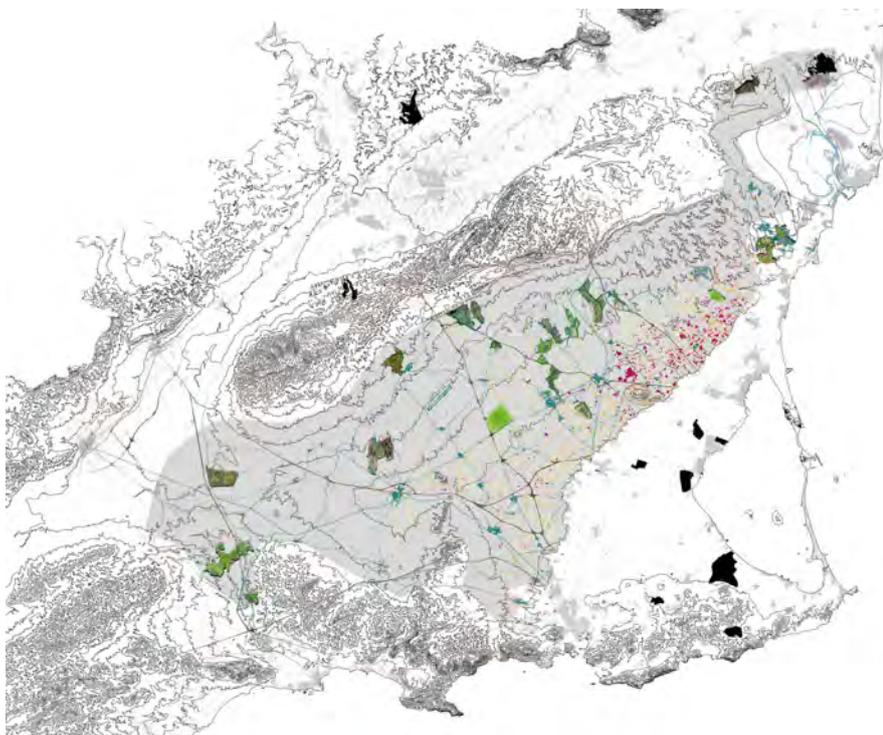
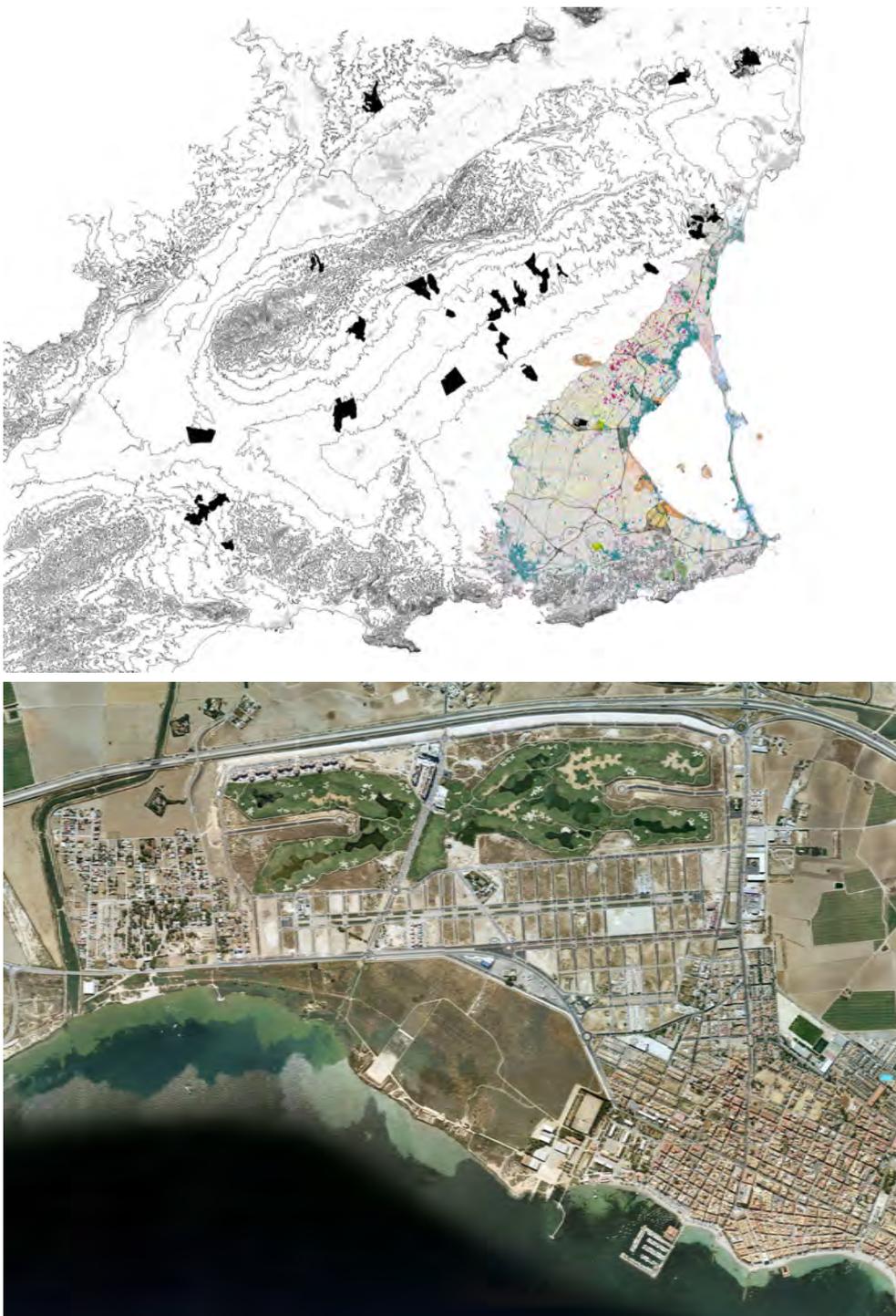


Fig. 4.5.20 Resorts turísticos del litoral vinculados a los núcleos tradicionales turísticos de sol y playa Serena Golf • Litoral (Los Alcázares). Complejo residencial en continuidad con el tejido urbano.

Fuente: Elaboración propia



ANEXO 4.5.

ANEXO A

Tabla 4.5. Evolución demográfica y edificatoria de Santa Lucía.

Fuente: Elaboración propia

AÑO	HABITANTES	VECINOS/VIVIENDAS	ÁMBITO
1796		507	Diputación
1797	997	361	Diputación
1841-1843			Villa - Condado
1847	1904	464	Caserío
1900	5857		Barrio extramuros
1907 queda conectado por tranvía eléctrico			
1910	4981		Barrio extramuros
1920	5968-6101	1532	Barrio de Santa Lucía y caserío de los Grifos
1923			Diputación de Santa Lucía, formada por : Barranco del Feo, Casas de Girón, Cabezo de los Moros, Casas de San Julián, Lo Campano, Huerto de Calín, Molino de Piedra y Los Mateos.
1930	7381-7879		Diputación de Santa Lucía, 5º distrito , formada por cuatro barrios y los siguientes caseríos y parajes: Santa Lucía, Los Mateos, Cañerías, Molino de la Piedras, Molineta, Lo Campano, Camino del Cementerio, Los Grifos, Fábrica del Cobre, San Julián y San Pedro del Mar.
1930	6101		Barrio extramuros
1996	5969	5969	Lo Campano, incluyendo Barriada Santiago, 1.716 (860 y 856); Los Mateos 1.904 (907 y 987); y Santa Lucía, núcleo y diseminado, 2.349 (1.155 y 1.194):

ANEXO B

Tabla 4.6. *Resort* Región de Murcia

Fuente: Elaboración propia

Nº	Nombre	Situación	Nº de viviendas	S complejo (m ²)	S municipio/ pedanía	Nº hab. municipio/ pedanía	Nº viv. municipio
1	Golf Resort El Castillo	Jumilla		1.028.611	969 km ²	24188	6047
2	Santa Ana del Monte	Jumilla	14000	6.500.000	969 km ²	24188	6047
3	Casa Don Juan Golf Resort	Valle de Ricote, Blanca		2.432.384	224 km ²	1538	384,5
4	Nueva Condomina	Murcia	3500	2.139.695	881,86 km ²	416996	104249
5	Trampolin Hills	Campos del Rio_ Mula	2347	141.494	633,38 km ²	13632	3408
6	Residencial Fuente Higuera	Bullas		2.796.853	82,20 km ²	11641	2910,25
7	Nature resort	Caravaca de la Cruz	3000	1.792.767	858,80 km ²	24664	6166
8	Ciudad del Sol golf resort	La Paca_Lorca		6.965.966	78.31 km ²	87153	21788,25
9	Puntas de Calnegre	Lorca?	10000	641.533	1675,20 km ²	87153	21788,25
10	Fronroso Valley Urbanizacion Torre Gil	Sangonera la Verde		1.118.306	14,418 km ²	8481	2120,25
11	Lorca resort golf & spa	Villarreal_Purias_Lorca	1822	1,260,000	1676 km ²	87153	21788,25
12	Condado de Alhama	Alhama de Murcia	10000	9.000.000	311.5 km ²	17.000	4250
13	Los Collados resort	Aguilas		5.774.700	251,80 km ²	31218	7804,5
14	Marina Cope	Lorca/Aguilas	10.000	21,000,000	251,8 km ²	200	50
15	Urbanización Camposol	Mazarron	6000	5.507.414	318,90 km ²	28889	7222,25
16	Los altos de las palas	Fuente Alamo		400000	273,50 km ²	13942	3485,5
17	Hacienda del Alamo	Fuente Alamo	4450	5.031.511	273,50 km ²	13942	3485,5
18	Corvera golf y country club	Corvera_Murcia	1800	2.100.000	44.86 km ²	1683	420,75
19	Mosa Trajectum	Baños y Mendi-go_Murcia	1500	3,600,000	881,86 km ²	320	80
20	El Valle golf resort	Baños y Mendi-go_Murcia	789	1.100.000.	881,86 km ²	320	80
21	La Loma	Murcia	470	523.000	881,86 Km ²	409810	102452,5
22	Finca el Galtero	Torre Pacheco	7500	4.030.817	189,4 km ²	27400	6850
23	Jardines de la Torre	Torre Pacheco		550000	189,4 km ²	27400	6850

24	La Torre	Torre Pacheco	2650	1.400.000	189,4 km ²	27400	6850
25	Terrazas de la Torre	Torre Pacheco	4500	1.555.129.	189,4 km ²	27400	6850
26	Tres Molinos	La Tercia, Gea y Trujols, Murcia	5000	5.000.000	881,86 km ²	536	134
27	Los Granados Golf resort	Gea y Trujols_ Murcia	2.253	2.702.217	881,86 km ²	536	134
28	La Tercia Golf Resort	La Tercia_ Gea y Trujols	1032	2.700.000	881,86 km ²	536	134
29	Sierra Golf	Balsicas_Torre pacheco	3000	2.048.478	35 km ²	1090	272,5
30	Hacienda Riquelme	Sucina	1.864	1.345.000 .	65,361 km ²	1188	297
31	Sucina Golf and Country Club	Sucina	27	529.647	65,361 km ²	1188	297
32	Peraleja Golf	Sucina	1400	3170000	65,361 km ²	1188	297
33	La Torre de la Horadada Golf	Pilar de la Horadada_Alicante		1060000	78,108 km ²	18051	4512,75
34	Las Lomas de Campoamor	Campoamor_Alicante		8000	201.27 km ²	12576	3144
35	Villamartín	Orihuela_Alicante		2.188.799	365,40 km ²	75009	18752,25
36	Urbanización golf La Finca	Algorfa_Alicante		2.050.755	18,40 km ²	2297	574,25
37	Real club de golf la Marquesa (Urbanización Ciudad Quesada)	Rojales_ Alicante	20.000	5.472.057	27,60 km ²	13.807	3451,75
38	Club de Golf el Plantio	Elche_Alicante		570.396	326,10 km ²	2151	537,75
39	Santa Rosalia	Torre Pacheco		32.427	189,4 km ²	27400	6850
40	Mar Menor Golf	Torre Pacheco	2.258	1.585.000	189,4 km ²	27400	6850
41	Sabina golf la Unión	La Union		100737	24,70 km ²	15599	3899,75
42	la Manga Golf Club	Los Belones_ Cartagena	171	5.600.000	558,30 km ²	2000	500
43	Novo Cartago	Los Nietos_ Cartagena	12.000	5.700.000	558,30 km ²	768	192
44	La Serena	Torre de Rame_ Los Alcaceres	1181	1.905.639	20km ²	9159	2289,75
45	Roda Golf & Beach Resort y Nueva Ribera Beach Club	La Roda, San Javier	2269	1.180.000	80 km ²	140	35
46	Veneziola	La Manga		50000	24 km ²	2182	545,5

B.3

5. Conclusiones y aportaciones

6. Bibliografía

7. Índice de figuras

B.3

5. Conclusiones y aportaciones

6. Bibliografía

7. Índice de figuras

5. Aportaciones y conclusiones

Como se señala en la Introducción, y cabe considerarla una aportación, la estructura formal del trabajo ensambla tres tipos de documentos:

- 1 - el cuerpo del texto principal
- 2 - una serie de textos, imágenes, mapas y gráficos de diversa índole
- 3 - la documentación gráfica original generada por la tesis, conteniendo desde sencillos esquemas a complejas cartografías, donde destacan las Cartografías Tácticas (CT), compiladas por sus características y dimensiones en un documento independiente, de los descubrimientos parciales de los capítulos de la tesis.

Coordinar esta diversidad documental ha sido una tarea exigente, obligada por la complejidad del objeto estudiado -y sus imaginarios-, la peculiar mirada arquitectónico-urbanística con que se ha abordado dicho estudio y las conexiones que se han pretendido con otros enfoques posibles sobre Cartagena y su Campo.

A tal pluralidad de lenguajes, cabe añadir la síntesis de múltiples escalas y la articulación de otros enfoques con el específico de la Tesis. Ésta es la aportación del capítulo 1, que en sus tres apartados define respectivamente a Cartagena y su Campo:

- a - como espacio mediterráneo
- b - como parte del sudeste ibérico
- c - como construcción voluntaria por el hombre y también por la naturaleza

Podrían merecer el atributo de originalidad, algunos aspectos de la Metodología y de su explicación en el cap.2 de la tesis. Así, en 2.1 se escribe: *“El territorio es nuestro territorio. No es un terreno abstracto sin pasado ni presente... tiene unos valores, unas carencias y unas posibilidades, una historia y una geografía, e incluso hasta un estado de ánimo... Saber con lo que contamos es el primer paso para poder proyectar su futuro. Para ello*

es necesario generar conocimiento local, práctico y riguroso que logre formular las preguntas adecuadas y permita tomar decisiones en el momento en que exista la oportunidad de actuar...” En 2.2 se ha decidido describir la mirada subjetiva desde sus nutrientes, las lecturas realizadas durante el periodo de la investigación, sobre la naturaleza del conocimiento y al propio método de trabajo, descubriendo los ápices y elaborando cartografías tácticas -explicadas en cita de J. Corner en 2.3-, inductoras y/o imaginativas de futuros. El propio “diario de a bordo” sobre la manera de elucidar el eje Serreta-Caridad-Gisbert ha sido considerado como la manera más sencilla, concreta y experimental, de explicación de la metodología empleada.

En el cap. 3, Objetivos, se insiste en la elaboración de planos como aspecto central de la tesis. Si hubiese que reducir a una sola la respuesta a cuál es la aportación de la Tesis, se debería responder que el trabajo cartográfico. La tesis ha pretendido una nueva descripción-explicación de Cartagena y su Campo a través de los planos, laboriosa e intencionadamente dibujados...*“Las cartografías ahondan en la capacidad de establecer un diálogo de la arquitectura, al dar forma y hacer visibles las ideas colectivas, con los procesos y herramientas de la planificación estratégica y el proyecto urbano...; el urbanismo dibujado es el medio para avanzar hacia la concreción, desde el qué hacer al cómo hacerlo, para medir energías y llegar a acuerdos, introduciendo la dimensión temporal, diferenciando entre las actuaciones urgentes y las transformaciones profundas a largo plazo”.*

El primer conjunto de Aportaciones se destilan del macrocapítulo 4, compuesto de cinco grandes subcapítulos, que contienen lo que podríamos denominar "la carne de la tesis".

1

En el apartado 4.1 cabe remitirse a la síntesis final en la que se explica el plano 4.1.26, uno de los que cabría destacar como esenciales de la tesis, plano que *"quisiera mostrar el incierto horizonte, los estímulos contradictorios, de una ciudad, antes de la guerra civil, a la que bien entrada la segunda mitad del s.XX, se le plantearon nuevos retos en un ampliado marco espacial"*. Un plano, *"con sus diferentes acentos y leyendas que ha sido elaborado desde el objetivo de reflejar episodios y características fundamentales de una Cartagena central, de gran espesor histórico, leída en el momento en que derriba sus murallas, construyendo el puerto moderno al sur y trazando su Ensanche al norte"*.

Pero una mirada más minuciosa permite destacar en 4.1 otros aportes cartográficos importantes de la tesis: véanse a- el plano 4.1.2 en a.1, *Cartagena nodal*, b- Fig. 4.1.15 en a.3, *Poniendo velas al Campo de Cartagena*, c- Fig. 4.1.23, *Puerto y Sierra Minera*, d- Fig.4.1.25, en b.2, *Proyecto Almacén de modernización portuaria*, e- Fig. 4.1.26, en b.3, *Industria, ferrocarril y muelles de Santa Lucía*, ensamblando un conjunto de imágenes en dos láminas, ligando escalas y tiempos en una visión unitaria, f- Fig. 4.1.28. *La ciudad histórica: tejido celular*. También debe mencionarse, entre estas aportaciones, las tablas 4.1.4 y 4.1.5, laborioso retablo de actuaciones sucesivas dando cuenta de las transformaciones del puerto comercial y del de Guerra. Cabe adjudicar al mencionado plano 4.1.23 una intencionada síntesis espacial de factores relevantes habitualmente estudiados por la historia económica, que aquí ha mutado en historia económica cartografiada.

Aquellos periodos en los que el Estado ha adoptado una postura expansiva o activa, bien por sus intereses políticos en el Mediterráneo, bien por

los económicos, la ciudad, por su intensa dependencia centralista, ha vivido periodos de bonanza económica y urbana, cayendo en recesiones y crisis profundas en los periodos de pasividad estatal. Ciclos de prosperidad y decadencia que han quedado reflejados en ambiciosos proyectos y cristalizados en menor medida, impregnando de desconfianza la mirada hacia la planificación urbano-territorial y favoreciendo la desregularización.

2

En el capítulo 4.2, en su inicio, se dice: *la investigación realizada sobre el eje Serreta-Caridad-Gisbert, la calle y el barrio de la estación del ferrocarril, sigue el proceso de trabajo expuesto en el apartado 2 metodología. Los elementos urbanos se han tratado como hipótesis y casos de estudio, y han sido elegidos por ser condensadores de los cambios comarcales en distintos momentos históricos. La calle Gisbert, abierta como escenario de paso entre el puerto y la ciudad, engloba en su construcción el tiempo cotidiano de la vida diaria y el largo plazo de los proyectos institucionales, del mismo modo que la construcción de la calle de la estación relaciona físicamente episodios temporalmente distantes. Con temporalidad cíclica son lugares oportunos para la discusión de las relaciones deseadas entre la ciudad y el mar, entre la conservación del centro histórico y la creación de un centro moderno y sobre la extensión de la ciudad hacia el Este. Suponen, por otra parte, episodios urbanos capaces de explicar desde lo local rasgos generales de las ciudades españolas y mediterráneas durante los siglos XIX y XX, que dibujan hoy un escenario urbano complejo, marcado por los proyectos locales, colectivos e individuales. Este eje ha demostrado, bien palmariamente, su condición de ápice.*

Y en 4.2.b, se demuestra que la estación ferroviaria es un proyecto central en la formación moderna de Cartagena y, lo que es aún más importante, se siembran energías para una mejor solución de la actual coyuntura de llegada del AVE. Esta intención de futuro del estudio histórico forma par-

te sin duda del ADN de este trabajo. Ahora, *cuando tiene lugar la gran modernización ferroviaria, con la llegada a Cartagena del tren de alta velocidad (AVE) y su inclusión en el corredor Mediterráneo, y se plantea la localización de la nueva estación, se siente la dramática ausencia en la discusión (reducida a una disyuntiva gruesa entre ubicación central o periférica) de aquellos minuciosos ajustes de trazados y relaciones entre barrios que acompañaron el encaje del primer proyecto hace más de 100 años. Aunque se ha de manifestar que lo que motiva esta mirada es la importancia estructurante para la forma urbana del proyecto unitario del barrio de la estación y la traza ferroviaria en la localización actual.*

Finalmente destacaríamos como aportaciones en este cap.4.2 los planos 4.2.2 *Aperturas de calles y translaciones del centro* y 4.2.10 *La traslación del centro*, demuestran la doble escala de los procesos urbanos, conjugando la especificidad local con la experiencia compartida con otras ciudades-puerto. La figura 4.2.11 *La calle de la estación* y 4.2.13 *Las fronteras físicas*, inciden en la necesidad de ajustar métricamente las grandes ideas puesto que, la arquitectura socialmente significativa, que es la que nos interesa, al construir una experiencia y dotarse de corporeidad se juega su acierto.

Por su parte, los planos realizados (4.2.15, 4.2.16 y 4.2.18) insisten en la capacidad de las operaciones residenciales para crear paisaje urbano de calidad y en su responsabilidad en la estructura de la ciudad.

3

Para poder estudiar Cartagena ha sido necesario recurrir a la conjunción de tres factores: el geográfico, el político y el económico. Ha sido necesario además estudiar la forma general de la ciudad a partir de las relaciones existentes entre los fragmentos urbanos que la configuran y en relación a la geografía física.

Como se ha estudiado en el apartado correspondiente, *la energía externa*

procedente de la acción humana sobre el terreno, aumentó la amplitud o intensidad de lo físico y viceversa, pudiéndose afirmar que el paisaje urbano era, y es, una reverberación de las formas naturales. A pesar de ello la voluntad de la razón amparada en necesidades colectivas, afluencia de capitales, el Estado o la confianza en la ingeniería y arquitectura, se impuso al determinismo geográfico... Este cambio en las relaciones entre lo construido y lo natural, tornó las ventajas originales del asentamiento en dificultades o frenos a la hora de adecuar la ciudad en época moderna, revelándose dos asuntos claves en Cartagena: la escasez de suelo y la trascendencia del saneamiento como impulsor de las condiciones para la urbanización.

Los cerros, condicionando una estructura urbana insularizada en diferentes recintos, junto a los otros recintos militares, industriales, religiosos, administrativos, educativos, culturales, deportivos, sanitarios, etc... confieren a Cartagena, mas que a otros territorios esa imagen de archipiélago, con la residencia operando en unas ocasiones como colágeno o añadiendo nuevas islas en otras.

Esa complejidad espacial se torna en complejidad estructural cuando se comprende que ha de atender a endemismos de un territorio que ha de soportar las dificultades propias de los entornos mediterráneos: los estragos de las lluvias torrenciales. La evacuación de aguas y el saneamiento han tenido, y quizás tendrán más en el futuro, una importancia vital. El Hondón y el Ensanche o San Antón, por citar algunos sectores importantes, siguen sufriendo dificultades propias de su historia geográfica, que la ingeniería fácil y el asentamiento no han resuelto. Mírese la figura 4.3.12 Mapa de Riesgos en Infraestructuras. Este trabajo da cuenta del prolijo esfuerzo por ir aliviando los problemas del sitio en este sentido.

Entre todos los asuntos donde la ingeniería ha trabajado con más determinación, y su ejecución ha condicionado más que otros asuntos el destino urbano de la ciudad, el Almarjal es seguramente el más paradigmático

por la implicación urbana que tendrá. Su solución, que podría entenderse cómo antigeográfica, muestra como la ingeniería comprendió el cambio de relaciones de la ciudad con su geografía cuando se construyó el Arsenal. (Figuras 4.3.11 a 14).

De todos los elementos que configuran la estructura espacial de Cartagena es su Ensanche el que más visibilidad ofrece. Es con mucho su mayor apuesta para proyectar hacia el exterior una imagen de ciudad primera al mando de una burguesía emergente. ¿La burguesía dibujándose sobre el suelo?, aunque ese fuese el argumento, este sería falso, pues aquella nunca pretendió ni usar aquella malla para vivirla ni para especular con ella. Eso llegaría más tarde. Lo que sí determina la opción del ensanche es la de cerrar definitivamente un itinerario de transformación urbana, continuista con la visión inseparable del puerto y su ciudad: la opción de un puerto interior en el Almarjal (figuras 4.3.15) no será preferida a la de su relleno para extender un enorme crecimiento norte de la ciudad.

Con el Ensanche se intentó pasar “*de la planificación militar de la plaza fuerte a una política urbana que pretendía simultáneamente la ordenación interna de la ciudad existente, de los suburbios y de las futuras expansiones residenciales, adecuándose dimensionalmente a los nuevos modos de transporte (tranvías) y atendiendo a la dotación de equipamientos colectivos relacionados con los nuevos lugares simbólicos*”. Es el primer proyecto que trata de manera conjunta el recinto de su plaza fuerte y sus barrios extramuros, que traza tres retículas con directrices específicas apoyadas en los elementos con los que pretendía dialogar. Pero esto fracasó en su primer intento. La ciudad existente se implosionó (figura 4.3.23) y la burguesía o bien elegía los lugares centrales de siempre o bien se alejaba de ella al reubicar sus palacetes.

Se puede presuponer que la energía que no se ponía en el ensanche o en la propia ciudad se disipaba en las antiguas diputaciones, que con su crecimiento van a configurarse como nuevos barrios de la ciudad, en dis-

continuidad con esta y por tanto con facilidad para presentar identidades diferenciadas: San Antonio Abad, Los Dolores, El Peral, Santa Lucía, La Concepción, aparecen como núcleos satélites de la ciudad conectados con el tranvía. La forma unitaria de la ciudad se construye desde la independencia de las partes, y así lo entenderán los planes de 1961 y 1974, despegados del urbanismo anterior que había guiado los trabajos de las ciudades españolas hasta ese momento.

4

Durante el XX Cartagena dibujó y construyó sus dos trazas transversales más importantes, suturando de dos maneras diferentes la potente axialidad de las radiales. La tesis, una vez entendida su determinista importancia, entretiene un apartado completo a diseccionarlas.

Una de ellas llegó con el Ensanche, encumbrando en sección y longitud una calle de aquella malla que marcaba las direcciones Este-Oeste: la Avenida del Alfonso XIII. La otra, «aparecida» como una suerte de continuidad inconsciente de carácter no vehicular sobre el conjunto urbano que aquí se ha denominado «umbral campo-ciudad», hilvanaba una constelación de barrios populares.

La primera de ellas, la Avda de Alfonso XIII, protagonizaba la vocación de crecimiento E-O que dibujó el Ensanche, esforzándose en vencer con su determinación geométrica las dificultades geográficas, uniendo dos arrabales en cada extremo, La Concepción y Santa Lucía. De esta forma este proyecto del XIX entroncaba bien con las maneras, en lo que de estrategia tenía atrapar aquellas periferias para la ciudad en un mismo plano, y en los lentos procesos, ya que aquellas ideas serían el manual de instrucciones a desarrollar en el XX.

Su traza, singularizada en su continuidad y anchura, lógicamente asumió roles muy importantes de la ciudad moderna, en lo viario y en lo edilicio.

Su devenir en eje territorial debió aceptar a cambio, según la lógica de los procesos a que hubo de atender, distorsiones en los ideales del proyecto, desestructurándose formalmente en sus extremos.

La segunda de estas trazas mencionadas, el arco de los barrios, respondió a una idea mucho más compleja. En el territorio de las decisiones urbanas amontonadas desde principios del XX sobre la precaria estructura agraria, el denominado «umbral campo-ciudad» -suelos entre el ensanche y mundo rural-, surgió una suerte de continuidad «formal» sin vocación consciente estructurante.

En esa periferia compleja de planificación débil, los barrios populares diseminaron pequeñas centralidades cimentadas en una espontánea identidad diferencial de cada uno de ellos. Esto casi no ocurre en ningún otro lugar de esa periferia, lo que hace a estos puntos protagonistas principales de las responsabilidades relacionales locales.

En algún lugar todo eso se pone en red con un hilo no vehicular, formalizando ese trazo de oportunidad que la tesis ha denominado «arco de los barrios»: Mediterráneo, Cuatro Santos, El Peral, José M^a Lapuerta y los Planes Parciales más recientes, dan continuidad a lo largo de unos 5 km (en segmentos de 600 metros) a una idea relacional, no precisamente motorizada, formada por calles principales, plazas, bares, tiendas, algunas zonas verdes, equipamientos o icónicos edificios representados por algunas mansiones o villas modernistas.

No es fácil saber hoy si ha sido un azar tozudo, una voluntad municipal anónima que invitó a forzar aquella continuidad, una huella del territorio rural previo de mucha inercia, o todas ellas juntas. Lo importante hoy es su existencia y su capacidad de ofrecerse a la ciudad como un motor de activación cívica que solo necesita de un sencillo impulso proyectual, consciente esta vez, y bien dirigido.

En los apartados 4.3 y 4.4 aparecen una serie de cartografías y tablas, aque-

lla referente a las licencias de obras del cambio del siglo XIX al XX, la de interpretación de la periferia desde las barriadas y el collage de los planes parciales o las referidas a los planes generales del 61 y 74, que más allá de su repercusión en el discurso de la tesis, son aportaciones para otros investigadores; al tratarse bien de documentación inédita o de construcción de conocimiento desde el análisis conjunto de documentación dispersa de los archivos o la administración.

5

Desde los 90 y con algún retraso respecto a otras ciudades españolas, seguramente debido a sus condiciones más periféricas, Cartagena se incorporó a una corriente renovadora urbana alimentada desde las presiones y oportunidades derivadas de la globalización económica.

Esta tesis defiende que tres frentes (no solo, la industria petroquímica y la agraria han tenido mucho ver en la configuración territorial) han pilotado dicha renovación:

- el puerto y su fachada marítima
- la memoria arqueológica y monumental
- la industria turística

El primero de estos frentes, puerto y fachada marítima, ha necesitado ser explicado en 3 ámbitos diferentes: dársena y astilleros, muelle de Alfonso XII y por último los tinglados portuarios y puerto pesquero. La dársena y los astilleros se sitúan de espaldas a la ciudad, en cuanto a su conexión y relación. No tanto pero en cierta manera también, el paseo Alfonso XII solo conecta con esta en dos puntos. Mientras tanto el puerto pesquero y Santa Lucía, ajenos a la ciudad central, esperan.

Todas estas renovaciones por tanto están, de diferente modo, débilmente ligadas a la ciudad, que muestra en segunda línea sus colinas miradores.

Solo Santa Lucía se asoma al puerto a la espera de los resultados del proceso de reconversión portuaria y de los Planes Parciales del Hondón y San Julián, que limpiarán, cuando la actual crisis amaine, de industrias suelos para usos más residenciales en el primer caso, u ocuparán suelos portuarios y de Defensa para turístico-residenciales en el segundo.

Se percibe por tanto ese déficit de correlación entre las principales operaciones de renovación urbana y la propia ciudad, que se amplifica en una inadecuación escalar derivada de los cambios de usos. Quizás por haber sido abordada de una manera fragmentaria bailando la misma música que en otros lugares, con la inexistencia de una mirada integral de la bahía, del sitio, que si había sido trabajada históricamente: Carlos III y el Arsenal, Alfonso Torres en los 20, el propio Ensanche...si aportaron esa mirada.

Es innegable el ambicioso plan de inversiones y obras puesto en marcha en la ciudad de Cartagena bajo el lema “Cartagena Puerto de Culturas”, recogido por el planeamiento sectorial del puerto y el centro histórico. Grandes arquitectos han intervenido con relevantes obras de arquitectura, en algunos casos ensimismadas o comprometidas con el paisaje lejano y en otros muy atentas a la estructura urbana. Sin embargo, una vez iniciado el proceso, parece necesaria una idea conjunta y coordinada de remodelación portuaria y de la estructura urbana.

El segundo frente, arqueológico y monumental, parece haber sido, una vez iniciado, el resultado de un duro asedio a la ciudad. Su valorización ha peleado contra la propia ciudad habitada, haciéndola desaparecer allá donde se producía la coexistencia entre memoria y asentamiento residencial. La crisis reciente una vez mas ha frenado este proceso y dejado a la ciudad sembrada de descampados y medianeras, vaciando de actividad barrial el sector central y reconvirtiéndolo, no muy conscientemente, en un foro metropolitano apoyado en la oportunidad de dotar de plusvalías turísticas la memoria histórica.

El tercer frente, el de la industria turística, el más afectado también por la crisis, ha sido al mismo tiempo el más grande y desregulado de todos. Sobre un plano del suelo trazado de infraestructuras que se plantearon para atender el polo de desarrollo franquista de Cartagena y su complemento turístico en la Manga (también al petroquímico de Escombreras, a las empresas paraestatales y al ejército), volvió a colgar muchos años después otro proceso igualmente exógeno sin muchos *linkages* con el tejido económico y social, pero igualmente aceptado en aras del desarrollo y el empleo: la industria residencial asociada al turismo y el ocio.

Hasta que las crisis inmobiliaria y financiera afearon el optimismo de una bonanza económica que parecía imparable y asociada a la naturaleza del territorio, sobre aquellos suelos se construyó otro aeropuerto, seguramente no muy necesario y se desdoblaron autovías en autopistas que hoy se muestran infrautilizadas. Años después del apagón las instalaciones residenciales y turísticas construidas han padecido un rapidísimo deterioro y las iniciadas o en proyecto han quedado paralizadas. Urbanizaciones realizadas y equipadas pero sin viviendas, pueblan de “ruinas modernas” el territorio.

Entre Cartagena y Murcia ha nacido una tercera ciudad, *formada por la agrupación de grandes recintos autónomos y autistas que no responde tanto a las características geográficas o identitarias del lugar como a la facilidad de acceso, la construcción de la demanda por el mercado, la sofisticación de las formas de ocio a escala europea o el sobre desarrollo de los servicios asociados al turismo*. La proliferación de campos de golf construidos en muy pocos años ponen en aprieto los equilibrios, frágiles, de la gestión del agua y suelo como bienes escasos. Pero los resorts, a veces solo ciudadelas cerradas, tanto en el interior como en la costa, han agigantado la dimensión del asunto. El planeamiento no solo no ha vigilado y gestionado estos procesos, sino que los ha incentivado artificialmente.

1 Schulz-Dornburg, J. 2012. Ruinas Modernas. Una topografía de lucro. Barcelona: Àmbit.

Aquellos errores o aquella desvigilancia consentida son hoy una hipoteca cuantiosa para el territorio muy difícil de evaluar.

Para finalizar, señalar de nuevo, las cartografías, tablas o listados bibliográficos como aportes al conocimiento, como construcciones documentales no finalistas, sino como base de futuras investigaciones propias o ajenas sobre el ámbito de Cartagena y su Campo, lo que permitirá, pulir y dar mayor profundidad y consistencia a la mirada panorámica expuesta.

Un apasionante y prolijo escenario de investigación, tan sólo esbozado en el trabajo, aparece al pensar Cartagena en relación con otras ciudades del contexto Mediterráneo, *Cartagena-Marsella -Toulon ciudades- puerto comerciales y militares en el Mediterráneo occidental*, *Las ciudades de la orilla norte y sur del mar de Alborán*, *Cartagena-Oran relaciones de dependencia*, *La evolución de dos Urbs y sus campos*, *Tarragona y Cartagena*, *De Cartago, a Cartagena y de allí a las Indias*, *relaciones espaciales entre ciudades coloniales*, *Las implicaciones del turismo en el planeamiento territorial y las operaciones de reforma de los centros históricos y del borde marítimo de dos ciudades fortaleza*, *Cartagena y Palma*, *Los barrios populares del desarrollismo*, *incidencia y materialización de las políticas públicas y las grandes empresas*, ... por citar algunas de las posibles.

Como urbanista, desde el interés expectante con que se participa en algo que está ocurriendo, esta tesis doctoral ha intentado desde el estudio de la historia y el enraizamiento en lo local, apropiarse de las lecciones del pasado para cargarse de energía y comprometerse con un territorio futuro emocionante.

El segundo conjunto de Aportaciones se presenta a modo de Cartografías Tácticas en la separata de la Tesis. Son una construcción de la realidad, inédita, mediante los hallazgos de la historia urbana de la Ciudad, que pretenden ser una hoja de ruta del futuro de Cartagena y su Campo, en el corto, medio y largo plazo. Así, podemos encontrar las siguientes conclusiones gráficas:

- CT-El corredor litoral

La cartografía representa un fragmento de territorio de 400 Km² e intenta hacer visible su potencial, conjugando los distintos proyectos e intereses turísticos, culturales, residenciales y medio ambientales que existen sobre el ámbito, señalando lugares clave de actuación, articulados por la dualidad de los trazados paralelos de la N-332 y del tren de cercanías (FEVE). A lo largo de los 30 Km, entre la bahía de Cartagena y el faro de Cabo de Palos, dichas infraestructuras hilvanan los tejidos patrimoniales de lo agrario, el pintoresquismo de las ruinas mineras y el paisaje costero del Mar Menor, sobre el fondo de la inflexión geográfica de la sierra minera.

- CT-Fisonomía del Mar Menor

Reivindicación de la necesaria reconversión de los entornos turísticos y agrícolas de la comarca del Mar Menor como espacios resilientes, sobre los que ensayar la implementaciones de las técnicas rurales de control de las lluvias torrenciales en el sistema de espacios libres urbanos. Las líneas naturales del terreno, las dilatadas instalaciones deportivas de los *resort* del golf, los recintos militares y los espacios naturales protegidos se revelan como espacios de oportunidad.

- CT-Fisonomía de Cartagena. Intensidades y flujos.

La vida cotidiana de la ciudad-puerto se dibuja a través de las relaciones entre sus centros, grandes y pequeños; recorridos universitarios, comerciales, turísticos o patrimoniales, forman la red neuronal de nodos y flujos, que marcan el crecimiento y la estructura general de la

ciudad. Los proyectos iniciados, aún en discusión, implican cambios de centralidad y conexiones. La visión autista a la hora de afrontar los grandes retos de la reconversión portuaria y ferroviaria, desdibujan la ciudad futura, dubitativa entre su extensión, litoral, Norte o Este.

- CT-Calles mayores de la ciudad histórica, el ensanche y los barrios.
Mirada conjunta a las «calles mayores» asociadas a la ciudad histórica, moderna y periférica, respectivamente. La calle de la estación como traza histórica permanente desde la fundación romana hasta la puerta ferroviaria decimonónica. La Gran Vía de Alfonso XIII, traza consciente entre el recinto histórico y la ciudad moderna. El «arco de los barrios» huella inconsciente, sutura transversal de la periferia. Tres modos de generar la forma urbana y las relaciones estructurantes E-O, paralelas al giro de la fachada litoral hacia el Sur, se vislumbran como almacén capaz de sustentar ideas para el equilibrio urbano.
- CT-La ciudad histórica y el trasdós -o el traspaso- de la muralla.
La Gran Vía de Alfonso XIII en el primer proyecto de Ensanche propone un decidido trazado, tangente al recinto amurallado, como eje sobre el que construir la relación de las partes. Pero ¿cabe proponerse realizar esta idea desde un tejido capilar, desde una malla rizomática, que se infiltre entre los recintos?, ¿puede el casco histórico ser rótula de unión de los arrabales con el centro y a su vez éstos favorecer su habitabilidad? La cartografía desvela un camino, de los posibles, para dar respuesta afirmativa a estas cuestiones.
- CT-Intervenciones de Reforma Interior/Proyectos para El Molinete: activar el vacío o llenarlo.
La carencia de suelo, característica histórica de Cartagena, ha motivado el crecimiento de la ciudad sobre sí misma hasta su expansión periférica en la segunda mitad del s.XX. Las operaciones de reforma interior abordadas a lo largo de la historia, de esponjamiento o relleno de la trama urbana -ejemplificadas en la evolución del cerro del Molinete-

pueden ayudar a enriquecer el actual proceso de patrimonialización y rehabilitación del recinto intramuros, desde acciones conscientes de activación del vacío y el lleno.

- CT-Sección áurea

El enclave geográfico de Cartagena, de cerros y hondonadas, permite relacionar estratos físicos y temporales a partir del proyecto urbano. La riqueza del trabajo arquitectónico en sección, multiplica las posibilidades relacionales entre lo existente y lo nuevo, exaltando el espesor stratigráfico del suelo. La arquitectura es medio, no fin, interferencia espacio-temporal entre cotas físicas y períodos históricos.

- CT-Secciones de Levante.

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

- CT-Fachada marítima.

La evolución de la fachada litoral muestra la transformación de la imagen de la ciudad: de enclave defensivo en tómbolo a puerto urbano e industrial. La recuperación del Muelle de Alfonso XII como espacio público y el pretendido cambio de tipo de puerto, de comercial a turístico-cultural, sitúa la discusión sobre la construcción de la ciudad litoral en torno a la bahía. La adecuación de sus plataformas portuarias como espacio público continuo, que conecte los distintos recintos actualmente inaccesibles, y su anclaje en la estructura urbana será uno de los retos más delicados que el futuro prepara a Cartagena.

B.3

5. Conclusiones y aportaciones

6. Bibliografía

7. Índice de figuras

6. Bibliografía y fuentes de documentación

- Abad Merino, M. 2002. *Ordenanzas de la ciudad de Cartagena (1738)*. Murcia: Universidad de Murcia.
- Abascal Palazón, J.M. y Ramallo Asensio, S.F. 1997. *La ciudad de Cartago Nova: La documentación epigráfica*. Murcia: Universidad de Murcia.
- Abulafia, D. 2003. *El Mediterráneo en la historia*. Barcelona: Crítica.
- Abulafia, D. 2013. *El gran mar: Una historia humana del Mediterráneo*. Barcelona: Crítica.
- Alonso Logroño, M. P. y Bellet Sanfeliu, C. El tren de alta velocidad y el proyecto urbano. Un nuevo ferrocarril para la Zaragoza del tercer milenio. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, vol. XIII, núm. 281. Disponible en: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-281.htm>> [Accedido 1 enero 2009].
- Alonso Luzzy, R. 1986. *La línea y el color en el paisaje cartagenero*. Alicante: Caja de Ahorros de Alicante y Murcia.
- Álvarez Alonso-Hinojal, J. M. 2004. *Edad de Oro, La: poetas de la antigua Cartagena*. Málaga: Centro de Ediciones de la Diputación Provincial de Málaga
- Alzola y Minondo, P.d. y Antonio Bonet Correa. 2001, *Las obras públicas en España: estudio histórico*. 3ª edn. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos.
- Amin, S. 1989. *El Mediterráneo en el mundo. La aventura de la transnacionalización*. Madrid: Ipala editorial.
- Andrés Sarasa, J.L. 1981. *Cartagena: Estudio de Geografía Urbana*. Murcia: Universidad de Murcia.
- Andrés Sarasa, J.L. 1982. *Cartagena: crecimiento demográfico y desarrollo industrial*. 1 edn. Murcia: Consejera de Industria del Consejo Regional.
- Andrés Sarasa, J.L. 1984. El papel de la insalubridad en los costos del crecimiento urbano. *Papeles de geografía*, 9, pp.145-184. Disponible en: <<http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=105392>>.
- Andrés Sarasa, J.L. 1987. El comercio factor estructurador de las prácticas urbanas: el ejemplo de Lorca. En J.L. Andrés Sarasa. 1 edn. Murcia: Universidad de Murcia, Secretariado de Publicaciones e Intercambio Científico, pp.57-67.
- Andrés Sarasa, J.L. 1987. La función militar como factor configurador de la ecónoma y el paisaje urbano: el ejemplo de Cartagena. *Revista de historia naval*, 5(16), pp.55-72.
- Andrés Sarasa, J.L. 1987. La industrialización portuaria de Cartagena, su proceso y perspectivas. *Anales de Historia Contemporánea*, 6, pp.201-222.
- Andrés Sarasa, J.L. 1987. Los nuevos regados en los campos litorales, *El campo: boletín de información agraria*. 105, pp.41-49.
- Andrés Sarasa, J.L. 1988. La cotización del suelo en los espacios urbanos de la región de Murcia. *Papeles de geografía*. 12, pp.9-24.
- Andrés Sarasa, J.L. 1989. El diálogo puerto-ciudad en la bahía de Cartagena. *Paralelo 37*, 13, pp.7-24.

- Andrés Sarasa, J.L. 1992. *La actividad comercial en el centro urbano de Cartagena*, 1 edn, Cartagena: Cámara de Comercio, Industria y Navegación.
- Andrés Sarasa, J.L. 1995. Diálogo entre ferrocarril y modelo territorial en la región de Murcia. *Papeles de geografía*. no. 21, pp.5-18.
- Andrés Sarasa, J.L. 1995. La gente es consumidora de mitos: El mito turístico del Mar Menor, *Papeles de geografía*. no. 22, pp.5-17.
- Andrés Sarasa, J.L. 1995. *Urbanismo contemporáneo: la región de Murcia*. Murcia: Ediciones de la Universidad de Murcia.
- Andrés Sarasa, J.L. 1997. Cuestiones de Ordenación Territorial en las ordenanzas municipales: una aportación al análisis especial. *Papeles de geografía*, 25, pp.5-16.
- Andrés Sarasa, J.L. 1997. *La ciudad minera en el cambio de estructuras (La Unión)*, 1st edn, Murcia: Instituto de Fomento.
- Andrés Sarasa, J.L. 1998. ¿Cuencas mineras en crisis versus destinos turísticos? *Papeles de geografía*, 27, pp.5-14.
- Andrés Sarasa, J.L. 1998. El paisaje urbano como recurso turístico. En J.L. Andrés Sarasa. 1 edn. Murcia: Universidad de Murcia, Servicio de Publicaciones. pp.19-44.
- Andrés Sarasa, J.L. 1998. Un complejo turístico exclusivo en Europa: La Manga Club Resort (Murcia). *Cuadernos de turismo*. 1, pp.147-150.
- Andrés Sarasa, J.L. 1999. Turismo y estrategias para la recuperación de las ciudades históricas. *Cuadernos de turismo*. 3, pp.7-30.
- Andrés Sarasa, J.L. 2000. La iniciativa comunitaria urbana en el casco histórico de Cartagena: sus problemas. En Andrés Sarasa, J.L. 2000. 1 edn, Obra Social y Cultural Cajasur. pp.375-386.
- Andrés Sarasa, J.L. 2002. *La universidad ante la rehabilitación de las ciudades históricas*. Murcia: Universidad de Murcia.
- Andrés Sarasa, J.L. 2004. Incertidumbres en el espacio agrícola y proceso urbanizador 'resort' en la Región de Murcia. *Cuadernos de turismo*, 14, pp.7-65.
- Andrés Sarasa, J.L. 2005. Conflictos y estrategias en la gestión urbanística de las ciudades históricas. *Papeles de geografía*, 41, pp.29-50.
- Andrés Sarasa, J.L. 2012. El paisaje literario como mito turístico para el desarrollo rural. *Nimbus: Revista de climatología, meteorología y paisaje*, 29, pp.35-45.
- Andrés Sarasa, J.L. 2013. Equipamiento comercial y organización territorial. *Papeles de geografía*, 57, pp.35-53.
- Appleyard, D., Lynch, K. y Myer, J.R. 1964. *The view from the road*. Cambridge: M.I.T. Press.
- Aragoneses, M.J. 1960. *Artes industriales cartageneras: lozas del siglo XIX*. Cartagena: Tip. La Moderna.
- Arana Castillo, R. 2007. *El patrimonio geológico de la Región de Murcia*. Academia de Ciencias de la Región de Murcia. Disponible en: Web del Instituto Geológico y Minero de España <<http://>

[www.igme.es/patrimonio/publicaciones/otros/patrimonio_geologico_murcia\(ARANA\).pdf](http://www.igme.es/patrimonio/publicaciones/otros/patrimonio_geologico_murcia(ARANA).pdf)

Aranda, Conde de (Abarca de Bolea, P.P.) 1999. *Censo de Aranda*. Madrid: Instituto Nacional de Estadística.

Aresté Bagés, J. 1982. *El Crecimiento de Tarragona en el siglo XIX: de la nueva población del puerto al plan de ensanche*. Tarragona: Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics i de l'Excm. Ajuntament.

Aresté i Bagés, J. 1980. *El Ensanche de Tarragona: 1854-1868*. [Tesis de Licenciatura]. Barcelona: Universitat de Barcelona. Facultat de Geografia i Història.

Armario Sánchez, F. 1993. *Estructura y propiedad de la tierra en Murcia, a mediados del siglo XVIII*. Tesis Doctoral Universidad Complutense de Madrid. Disponible en: E-Prints de la Universidad Complutense de Madrid <<http://eprints.ucm.es/2361/>>.

Arnold, D. 2000. *La naturaleza como problema histórico: el medio, la cultura y la expansión de Europa*. México, D.F.: Fondo de Cultura Económica de España.

Arteaga Arredondo, I. 2009. *Construir ciudad en territorios urbanizados: transformaciones en la primera periferia*. [Tesis doctoral]. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya. Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territorial.

Artola Gallego, M. 1978. *Los ferrocarriles en España: 1844-1943*. Madrid: Banco de España, Servicio de Estudios.

Ascher, F. 2004. *Los nuevos principios del urbanismo: el fin de las ciudades no está a la orden del día*. Madrid: Alianza Editorial.

Ayuntamiento de Cartagena. 1910. *Información acerca del alcantarillado de Cartagena*. Cartagena: Levantina de Artes Gráficas.

Barba, R. 1995. El proyecto del lugar. *Geometría*, 20(1995), pp.2. Disponible en: Web de la Revista Geometría <<http://www.geometriadigital.com/articulos/17/2>>

Barba, R., Bellmunt, J., Fernández de Requena, A. y García-Ventosa 2000. Arquitectura es Geografía. En Bienal Europea de Paisaje. *Rehacer paisajes*. Arq·ithemas nº6. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos.

Basilio Trias, A. 2009. Memoria acerca de las minas de plomo argentífero y de zinc Iberia, Montserrat, María de los Ángeles y Santa Catalina situadas en el Cabezo de la Raja, Sierra de Cartagena. En Juan Antonio Antolinos Marín y Noguera Celdrán, J.M. (coords.) *La Sierra Minera de Cartagena-La Unión: un modelo de gestión territorial del patrimonio geológico, ambiental y cultural minero*. Murcia: Tres Fronteras. Región de Murcia, Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales. pp. 125-200.

Bassols Coma, M. 1996. El derecho urbanístico de la Restauración a la II República (1876-1936): crisis de los Ensanches y las dificultades para alumbrar un nuevo modelo jurídico-urbanístico. *Ciudad y territorio: Estudios territoriales*, 107-108(1996), pp.53-90

Bassols Coma, M. 1996. Los inicios del derecho urbanístico en el período del liberalismo moderado y en el sexenio revolucionario (1846-1876): el Ensanche de la ciudad como modelo urbanístico y sistema jurídico. *Ciudad y territorio: Estudios territoriales*, 107-108(1996), pp.19-51.

Bellet Sanfeliu, C. y Gutiérrez Palomero, A. 2011. Ciudad y ferrocarril en la España del siglo

XXI. La integración de la alta velocidad ferroviaria en el medio urbano. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 55, pp.251-279. Disponible en: Web de la Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles <<http://www.boletinage.com/articulos/55/12%20AGE%2055.pdf>>.

Bellet, C. 2002. El impacto espacial de la implantación del tren de alta velocidad en el medio urbano. *Revista de Geografía*, 1, pp.57-77. Disponible en: Revistes Cataklandes amb Accés Obert <<http://www.raco.cat/index.php/RevistaGeografia/article/download/46118/59455>> [Accedido 8 de enero 2015].

Bellet, C. 2007. El tren de alta velocidad en el medio urbano. Reflexiones en torno al caso español. *Primera Jornada Europea Sobre Alta Velocidad y Territorio, Ciudad Real, Ediciones de la Universidad de Castilla la Mancha, Cuadernos de Ingeniería*, nº 10, p.141-156.

Bellet, C. y Gutiérrez, A. 2011. Ciudad y ferrocarril en la España del siglo XXI. La integración de la alta velocidad ferroviaria en el medio urbano. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 55, pp. 251-279.

Bellet, C., Alonso, P. y Casellas, A. 2010. Infraestructuras de transporte y territorio. Los efectos estructurantes de la llegada del tren de alta velocidad en España. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 52, pp. 143-163.

Bernal Palacios, J.M. 1989. *La población gitana en la región de Murcia*. Cartagena: Ayuntamiento de Cartagena.

Berrocal Caparrós, M.C. y de Miquel Santed, L.E. 1991. El urbanismo romano de Carthago-Nova: ejes viarios. *Anales de prehistoria y Arqueología (Murcia)*, 7-8, pp.189-197.

Bertolini, L. y Spit, T. 1998, *Cities on rails: the redevelopment of railway station areas*. Londres: E & FN Spon.

Biel Ibáñez, M.P. y Cueto Alonso, G.J. 2011. *100 elementos del patrimonio industrial en España*. [Exposición]. Gijón: TICCIH España.

Blavier, A. y Sens, E. 1850. *Journal de voyage en Espagne des élèves...* (J 1850 (132)).

Bolós i Capdevila, M.d.T.d. 1992, *Manual de ciencia del paisaje: teoría, métodos y aplicaciones*. Barcelona: Masson.

Bonet Correa, A. (dir). 1980. *Bibliografía de arquitectura, ingeniería y urbanismo en España (1498-1880)*. Madrid: Turner.

Bonet Correa, A. 1978, *Morfología y ciudad: urbanismo y arquitectura durante el Antiguo Régimen en España*. México: Gustavo Gili.

Bonet Correa, A. 1993. *Figuras, modelos e imágenes en los tratadistas españoles*. Madrid: Alianza Editorial.

Bonet Correa, A. 1999. La polémica arquitectos/ingenieros. *Ciudad y territorio: Estudios territoriales*, 119-120, pp.91-93.

Bonet Correa, A. 2012. *Los cafés históricos Antonio Bonet Correa*. Madrid: Cátedra.

Bonet Correa, A., Lorenzo Fornies, S. y Miranda Regojo, F. 1985. *La polémica ingenieros - arquitectos en España: siglo XIX*. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos.

- Borruey, R., Espinas, J.D., Bonillo, J.L. y Picon, A. 1992. *Marseille, ville et port*. Marseille: Parenthèses.
- Bosch y Arroyo, M. 1911. *Lista General de los Oficiales del Cuerpo de Ingenieros del Ejército desde el siglo XVI hasta 1910*. Tomo XXVIII. Madrid: Memorial de Ingenieros del Ejército.
- Bosque Maurel, J. 1949, Cartagena. Notas de Geografía urbana. *Estudios Geográficos*, X (37), pp.579-638.
- Bosque, J. 1952. Funciones económicas de los puertos españoles de la península, *Estudios Geográficos*, XIII(48), pp.568-578.
- Bourdieu, P. 1997. *Capital cultural, escuela y espacio social*. Mexico: Siglo XXI Editores
- Braudel, F. 1976. *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*, 2ª edición. México D.F: Fondo de Cultura Económica.
- Braudel, F. 1987. *El Mediterráneo*. Madrid: Espasa Calpe.
- Braudel, F. 1998. *Memorias del Mediterráneo. Prehistoria y antigüedad*. Madrid: Cátedra.
- Braudel, F. y Duby, G. (compiladores). 1990. *El Mediterráneo. Los hombres y su herencia*. 1ª edición en francés, 1986. 1ª edición en español, 1989, Traducción de Francisco González Aramburo. México: Fondo de cultura económica.
- Braudel, F. y González Aramburo, F (Trad.). 1989, *El Mediterráneo: el espacio y la historia*. México D.F: Fondo de Cultura Económica.
- Bravo Villasante, F. 1907: *Ayer y hoy*. *Gaceta minera y comercial*, 1289. Cartagena, pp. 429
- Bravo Villasante, F. 1912. *Criaderos de hierro de la provincia de Murcia*. Memorias del Instituto Geológico y Minero de España. Madrid: IGME.
- Brinckerhoff Jackson, J. 2010. *Descubriendo El Paisaje Autóctono*. Madrid: Biblioteca Nueva
- Busquets i Grau, J. y de Solà-Morales i Rubió, M. 1974. *Barcelona: remodelación capitalista o desarrollo urbano en el sector de la ribera oriental*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Cabrera Manzano, D., Campos-Sánchez, S., Martínez-Hidalgo, C., Osuna-Pérez, F. 2010. *Imaginacidades*. Granada: Universidad de Granada. (ISBN 978-84-9275-92-3). Disponible en: Digibug <<http://hdl.handle.net/10481/15255>>.
- Cabrera Manzano, D., Rodríguez-Rojas, M.I., Gómez-Ordóñez, J.L., Martínez-Hidalgo, C., Osuna-Pérez, F., Cordero-Carrión, L., Skotheim-Folde, M., Tovar-Timmermans, L.E. y García-Nevado, E. 2010. *Ordenación territorial del espacio fluvial del río Genil*. Granada: Universidad de Granada. Disponible en: Digibug <<http://hdl.handle.net/10481/5717>>.
- Cacciari, M., Bayrle, T. y Puente, M. 2010, *La ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Calvo García-Tornel, F. et al. 1968, División comarcal de la Provincia de Murcia el problema y el marco provincial. *Papeles del Departamento de Geografía*, 1, pp. 9-78.
- Calvo García-Tornel, F. 1980. El puerto de Cartagena, su evolución reciente. *Anales de la Universidad de Murcia*, 1-2(XXXVII), pp.195-237.
- Calvo García-Tornel, F. 2012, Sureste español, vigencia de los rasgos definitivos de una región

geográfica. *Nimbus*, 29-30, pp. 93-107

Campbell, S. y Fainstein, S.S. 2002, *Readings in urban theory*, 2ª Edición. Cambridge: Blackwell Publishers.

Campos Venuti, G. 1984. Plan o proyecto: una falsa alternativa. *Ciudad y territorio*, 59-60, pp.55-60.

Capel Sáez, H. 1974. Agentes y estrategias en la producción del espacio urbano español. *Revista de geografía*, 1(8), pp.19-56. Disponible en: [Revises de Accés Obert <http://www.raco.cat/index.php/RevistaGeografia/article/view/45880>](http://www.raco.cat/index.php/RevistaGeografia/article/view/45880) [Accedido 12 octubre 2013].

Capel Sáez, H. 1981. *Capitalismo y morfología urbana en España*. [3ª edn]. Barcelona: Libros de la frontera.

Capel Sáez, H. 1983. *Estudios sobre el sistema urbano*. [3ª edn]. Barcelona. Universidad de Barcelona.

Capel Sáez, H. 2001. *Dibujar el mundo: Borges, la ciudad y la geografía del siglo XXI*. Barcelona: Ediciones del Serbal.

Capel Sáez, H. 2003. *Ciudades, arquitectura y espacio urbano*. Almería: Cajamar.

Capel Sáez, H. 2007. Ferrocarril, Territorio y Ciudades. *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, 717(XII). Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-717.htm> [Accedido 17 Enero 2014].

Capel Sáez, H. 2010. Urbanización generalizada, derecho a la ciudad y derecho para la ciudad. *Scripta Nova. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, XIV-331(7). Disponible en: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-7.htm> [Accedido 11 enero 2015].

Capel Sáez, H. 2011. *Los ferrocarriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano*. Colección de Historia Ferroviaria. Barcelona: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Capel Sáez, H. y Linteau, P.A. 1998. *Barcelona-Montréal: desarrollo urbano comparado développement urbain comparé*. Barcelona: Universitat de Barcelona,

Capel Sáez, H. y Urteaga, L. 1984. *Las nuevas geografías*. [1ª, 3ª reimp edn]. Barcelona: Salvat.

Capel Sáez, H. y Valentí, J.V. 1973. *La red urbana española: 1950-1960*. Barcelona: S.N.

Carnevali, G., Delbene, G., Patteeuw, V., Bernadó, J., Blatter, C. y Hermans, M. 2003. *Geno(v)a: sviluppo e rilancio di una città marittima = Developing and rebooting a waterfront city*. Rotterdam: NAI Publishers.

Carpentier, J. y Lebrun, F. 1998. *Histoire de la Méditerranée*. Paris: Seuil.

Carrasco Gallegos, 2008. Brisa Violeta. *Topofilia: Revista de Arquitectura, Urbanismo y Ciencias Sociales*. Número Especial Primer Coloquio Internacional: Ciudades del Turismo, 1(I), pp.27.

Casal Martínez, F. 1911. *Leyendas, tradiciones y hechos históricos de Cartagena*. Cartagena: Escarabajal.

Casal Martínez, F. 1913. *Cartas dirigidas por el Ayuntamiento de Cartagena al rey, consejeros, autoridades. etc., desde el año 1603 al 1616*. Cartagena: Levantina de Artes Gráficas.

Casal Martínez, F. 1923. *El libro de la ciudad de Cartagena: (Guía oficial)*. Cartagena: S.N.

- Casal Martínez, F. 1986. *Historia de las calles de Cartagena*. [Reedición facsímil de la original de 1930]. Murcia: Academia Alfonso X el Sabio.
- Cascales, F. 1998, *Discurso de la ciudad de Cartagena*, Ayuntamiento de Cartagena, Concejala de Cultura. Cartagena: Real Academia Alfonso X el Sabio.
- Castillo Ruiz, J. 1997. *El entorno de los bienes inmuebles de interés cultural: concepto, legislación y metodologías para su delimitación: evolución histórica y situación actual*. Granada: Universidad de Granada.
- Castrillo, M. 2003. Influencias Europeas sobre la “Ley De Casas Baratas” de 1911: El Referente de la “Loi Des Habitations À Bon Marché” de 1894. *Cuadernos de Investigación Urbanística*, nº 36. Disponible en: <http://polired.upm.es/index.php/ciur/article/view/250/246>
- Chacón Bulnes, 2011. Tesis Doctoral: El Cuartel de Presidarios y Esclavos de Cartagena. Universidad Politécnica de Cartagena. Disponible en: <<http://repositorio.bib.upct.es/dspace/bitstream/10317/4618/6/jmcb.pdf>>.
- Charris, M. y Sicre, G. 1997. *Cabo de Palos: tras las huellas de Hopper*. Murcia: Blanco.
- Christiansen, C.J. 1985. *Monument & niche: den ny bys arkitektur = the architecture of the new city*. Copenhagen: Rhodos.
- Claval, P. 1982. *Espacio y poder*. México, D.F: Fondo de Cultura Económica.
- Claval, P. 1999. *La geografía cultural*. Buenos Aires: Eudeba.
- Claval, P. y García Quintela, M.V. (trad.) 1987. *Geografía humana y geografía económica contemporánea*. Madrid: Akal.
- Cohen Amselem, A. 1997. Un recorrido por las comunidades mineras del sur de España de la mano de los alumnos de la Ecole des Mines de París en la segunda mitad del siglo XIX. *Ería, Revista Cuatrimestral de Geografía*, 44, pp.281-310.
- Colomina i Castanyer, J. 2000. El dialecto murciano como resultado del contacto lingüístico medieval castellano-catalán. *Estudios de Sociolingüística*, 1, pp.153-172.
- Comunidad Autónoma de Murcia. 1997. *Cartagena en cifras: 1996*. Murcia: Región de Murcia, Consejería de Economía y Hacienda.
- Corboz, A., 2004. El territorio como palimpsesto en *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya, pp. 25-34.
- Corner, J. 1999. The agency of mapping. En Denis Cosgrove (ed.). *Mappins*. Londres: Reaction Books.
- Cornesa García, C. 1990, *El campo de Cartagena: clima e hidrología de un medio semiárido*. Murcia: Universidad de Murcia, Secretariado de Publicaciones de la Universidad.
- Cornesa García, E. 1989. *Una aproximación a la desamortización civil: los problemas agrarios y los repartos de tierras en el municipio de Cartagena (1755-1855)*. Cartagena: Ayuntamiento de Cartagena.
- Cornesa García, E. 2003. *La desamortización eclesiástica en la comarca de Cartagena: (1836-1897)*. Madrid: Universidad Nacional de Educación a Distancia.

Cornide, J., Urteaga, L. & Sáez, H.C. 1983. *Ensayo de una descripción física de España (1803)*. [Ed. Facs.]. Barcelona: Universidad de Barcelona.

Crosas, C. 2012. El despertar de la Habana moderna variaciones sobre la regularidad. [Inédito] *Ciclo de conferencias del Máster de Urbanismo de la Universidad de Granada*, 20 de noviembre.

Cruz Pérez, M.L. 1990. *Necrópolis ibérica de Los Nietos (Cartagena, Murcia): metodología aplicada y estudio del yacimiento*. Madrid: Instituto de Conservación y Restauración de Bienes Culturales.

Cruz, N. 2007. El Mediterráneo: el espacio y la historia; un tema bajo discusión. Disponible en: Web Historia y Cultura <http://www.historiaycultura.cl/doc/Escritos_Historia/Braudel_espacioehistoria.pdf>

Cuéllar Villar, D. y Letón Ruiz, R. 2004. *La Historia del Ferrocarril a Través de Los Fondos Documentales de Vía y Obras, 1848-1941*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.

Delgado Viñas, C. 2010. Entre el puerto y la estación. La influencia de las infraestructuras de transporte en la morfología de las ciudades portuarias españolas (1848-1936). *Scripta Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 330(XIV). Disponible en: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-330.htm>> [Accedido 20 enero 2012].

Demangeot, J. y de Bolós i Capdevila, M. (trad.) 1990. *Los medios naturales del globo*. Barcelona: Masson.

Díaz López, J.P. 2010. *El sueño ilustrado: el canal de Carlos III*. En José Ramón Guzmán Álvarez y Navarro Cerrillo, R.M. *El agua domesticada. El paisaje de los regadíos de montaña en Andalucía*. Sevilla: Junta de Andalucía. pp.238-241.

Díez González, A. 1990. *Historia de la escuela industrial de Cartagena a través de sus documentos*. Murcia: Universidad de Murcia, Secretariado de Publicaciones de la Universidad.

Dirección General de Archivos y Bibliotecas. 1967. *Selección de bibliografía cartagenera: catálogo de la exposición conmemorativa de la inauguración de la Casa de Cultura*. Madrid: Dirección General de Archivos y Bibliotecas.

Egea Bruno, P. M. 1999. *Cartagena: imagen y memoria*. Elche: Ed. Artelibro.

Egea Bruno, P.M. 1986, *El distrito minero de Cartagena en torno a la primera Guerra Mundial (1909-1923)*. Murcia: Universidad de Murcia y Excmo. Ayuntamiento de Cartagena.

Egea Bruno, P.M. 1987. *La represión franquista en Cartagena (1939-1945)*, P.M. Murcia: Egea.

Egea Bruno, P.M. 1990. *La política y los políticos en la Cartagena de Alfonso XIII (1902-1923)*. Cartagena: Ayuntamiento de Cartagena.

Egea Bruno, P.M. y García Hourcade, J.J. (Coords.). 1998. *Antonio Bonmatí i Caparrós (1830-1907)*. Murcia: Fundación Centro de Estudios Históricos e Investigaciones Locales de la Región de Murcia.

Elinbaum, P. 2012. Una relación renovada entre el plan y el proyecto. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*, 7.

Engels, F. 2003. *Los bakuninistas en acción*. Santa Fe: El Cid Editor.

Ensenada (Marqués de la), Zenón de Somodevilla y Bengoechea, Gil Olcina, A. (intro.) y Marzal, A. (intro.). 1993. *Cartagena 1755: según las respuestas generales del catastro de Ensenada*. [Facsimil]. Madrid: Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria, Ministerio de Economía y Hacienda. Tabapress.

Escudero de Castro, E. 2004. *Cartagena siglo XX*. Cartagena: Ed. El Faro.

Espinalt García, B. 1778, *Atlante español, ó Descripción general geográfica, cronológica, é histórica de España, por reynos y provincias: de sus ciudades, villas...* Madrid: imprenta de Pantaleon Aznar.

Fainstein, S.S. 2010. *The just city*. Nueva York: Cornell University Press.

Fainstein, S.S. 2012. A Review of "Insurgencies; Essays in planning theory". *American Public Housing at 75.: Policy, Planning, and the Public Good*. Vol 78, 4.

Fernández Vargas, V. 1981. *Eibar, León, Ocaña y Cartagena en 1625: un ejemplo de estructuras urbanas peninsulares*. Madrid: Instituto de Sociología Jaime Balmes.

Fernández-Turégano, C.P. 1998. La Secretaría del Despacho de Marina y la fundación del Arsenal de Cartagena: (1728-1736). *Murgetana*, 97(I), pp.63-72.

Ferrándiz Araujo, C. 1979. *Las publicaciones periódicas en Cartagena: primera selección*. Murcia: Academia Alfonso X El Sabio.

Font, A., Carracedo, Ò. y Vesclir, L. 2004. Configuraciones metropolitanas: Estructura espacial y tipos de crecimiento urbano. En Font, A. (Coord.). 2004. *L'explosió de la ciutat: morfologies, mirades i mocions sobre les transformacions territorials recents en les regions urbanes de l'Europa Meridional = The explosion of the city: morphologies*. Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya (COAC), pp.330-335.

Font, A., Corominas, M. y Sabaté, J. 2005. *Los territorios del urbanista: 10 años 1994-2004 = The territories of the urbanist: 10 years 1994-2004*. Barcelona: Universidad Politécnica de Cataluña.

Fournier, P. y Mazzella, S. 2004. *Marseille, entre ville et ports: les destins de la rue de la République*. Paris: Découverte

Fundación Mapfre. 2008. *Murcia y Cartagena: en las fotografías de Laurent y Loty: 1871 y 1930*. Madrid: Fundación Mapfre.

Gallego Jorroto, J.M. 1992. Talle. Residencia estancia comunicación. *UR: revista urbanismo*, 9-10, pp.47-50. Disponible en: <http://hdl.handle.net/2099/3294>

Ganivet, Á. 1896. *Granada la bella*. Helsingfors: J.C. Frenckell e hijo, Imprenta.

García Blanco, M. 1954. Don Miguel de Unamuno y sus poesías. Estudio y antología de poemas inéditos o no incluidos en sus libros. Salamanca: Universidad de Salamanca.

García Cotorruelo, E. 1959. *Estudio sobre el habla de Cartagena y su comarca*. Madrid: Real Academia Española.

García de Reparaz y Barroso, F. y Manzano Martos, R. 1996. *El mirador en la arquitectura urbana de Cartagena en el entorno del año 1900*. Granada: Universidad de Sevilla.

García Gómez, G. 2011. La Madrugá. *Revista de Investigación sobre Flamenco*, Universidad de Murcia,5, pp.17-36

García Lozano, I. y Moreno Burgos, M.D. 2008. *Historia gráfica del ferrocarril en España*. Madrid: Revistas Profesionales.

García Martínez, G. 1960. *El habla de Cartagena: palabras y cosas: notas para el estudio del castellano vulgar actual y de la propagación del aragonés y del catalán por el sur*. Murcia: Diputación Provincial de Murcia.

García, A., Llopis, J., Torres, A., Villaplana, R., y Saiz, B. 2005. *La arquitectura tradicional de Cartagena. El color del Mediterráneo*. Valencia: Ayuntamiento de Cartagena, Universidad Politécnica de Valencia.

Garmendia Antin, M., Ureña Francés, M. y Coronado Tordesillas, M. 2011. Cambios en la estructura territorial debidos a nuevas conexiones de alta velocidad en territorios aislados: la provincia de Ciudad Real en España. *Eure*, 37(110), pp.89.

Gil Olcina, A., Morales Gil, A. y Torres Alfosea, F.J. (coords.). 2004. *Aridez, salinización y agricultura en el Sureste ibérico*. Madrid: Fundación Ramón Areces y Fundación Instituto Euromediterráneo de Hidrotecnia.

Gillman, G., Grima Cervantes, J.A., Gillman Mellado, J.R. y Sánchez Picón, A. 2010. *Almería insólita: el legado fotográfico de Gustavo Gillman 1889-1922, Mojácar*. [Exposición]. Almería: Arráez.

Giner, S. 1987. *El destino de la libertad: una reflexión frente al milenio*. Madrid: Espasa Calpe.

Giner, S. 2008. Civilización. *Revista Española de Sociología*, 9, pp.13-44.

Glissant, E., Braudel, F., Giner, S., Apolito, P., Aymard, P., Margalef, R., Dotoli, G. y Morcos, Selim. 1985. El Mediterráneo y su mundo. *El Correo de la Unesco*. Diciembre, 1985. Disponible en: <<http://unesdoc.unesco.org/images/0006/000679/067988so.pdf#67800>>

Gómez Martínez, J.A., Coves Navarro, J.V., Sánchez Vintró, J.A. 1996. *Los trenes mineros de Cartagena, Mazarrón y Morata*. Barcelona: L. Prieto.

Gómez Mendoza, J., Muñoz Jiménez, J. y Ortega Cantero, N. 1994. *El pensamiento geográfico: estudio interpretativo y antología de textos*. Madrid: Alianza Editorial.

Gómez Ordóñez, J. L., Cabrera-Manzano, D., Reinoso-Bellido, R., y Rivas-Navarro, J. L. 2004. *Urbanismo y arquitectura del territorio. Un curso de Urbanismo 2001-2002. Proyectos urbanos y territoriales. Aglomeración de Granada Norte*. Granada: Diputación de Granada.

Gómez Ordóñez, J.L. El año Cerdá: la fascinación por los orígenes. *D'ur*, 01-2010 . Disponible en: http://www.dur.upc.edu/papers_ur1/articles_PDF_def/any%20cerda_gomez%20ordonez_cast.pdf

Gómez Ordóñez, J.L. y Cabrera Manzano, D. 2013. La construcción de una red de ciudades mediterráneas. *Ciudad y territorio: Estudios territoriales*, 176(2013), pp.409-426.

Gómez Ordóñez, J.L. y de Solà-Morales i Rubió, M. 1977. Crecimiento Urbano como inversión en capital fijo. El caso de Barcelona 1840-1975. *Ciudad y territorio. Revista de ciencia urbana*, 2(77), pp.53-63.

Gómez Ordoñez, J.L., Cabrera-Manzano, D., Reinoso-Bellido, R., Rivas-Navarro, J.L., Torres-García, J., Bravo-Rodríguez, B., García-Triviño, F., Lomas-Casanova, M., Martínez-Iribarne, S., Osuna-Pérez, F., Martínez-Hidalgo, C., Busquets-Grau, J., Márquez-Cañas, A., Skotheim-Folde, M. y Tagua-Jañez, C. 2009. *Proyectos urbanos*. Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Granada. Disponible en:

Digibug <<http://hdl.handle.net/10481/18866>>

Gómez Ordoñez, J.L., Cabrera-Manzano, D., Rivas-Navarro, J.L., Martínez-Hidalgo, C., Huertas-Fernández, M., Bravo-Rodríguez, B., Sánchez-Quirante, L., Rivas-Fernández, A., Skotheim-Folde, M., Piñar-Toro, C., Jiménez-Artacho, E. y Brasa-Seco, Y. 2012. *Plan Especial de Centro Histórico de Santa Fe, Granada. Documento para la Aprobación Provisional*. Granada: Ayuntamiento de Santa Fe y Universidad de Granada. Disponible en: Digibug <<http://hdl.handle.net/10481/20414>>.

Gómez Ordóñez, J.L., Grindlay Moreno, A.L. Valenzuela Montes, L.M. et al. 2008. Las Transformaciones espaciales de la cuenca del Segura. En José Luis Gómez Ordoñez y Grindlay Moreno, A.L. *Agua, ingeniería y territorio: la transformación de la cuenca del río Segura por la ingeniería hidráulica*, Cap. 7, pp.435-633. Murcia: Ministerio de Medio Ambiente, Rural y Marino.

Gómez Ordoñez, J.L., Reinoso-Bellido, R., Cabrera-Manzano, D., Rivas-Navarro, J. L., Abarca-Álvarez, F. J., Martínez-Hidalgo, C., Osuna-Pérez, F., Martínez-Iribarne, S., Montalbán-Navas, A., López-Carvajal, P.A., Huertas-Fernández, M., Bravo-Rodríguez, B., Curiel-Sanz, C., Campos-Sánchez, S., Grindlay-Moreno, A.L., Molero-Melgarejo, E., Rodríguez-Rojas, M.I., Zielinska, Monika M., Marruecos-Pérez, Á., Cuevas-Arrabal, M.d.M., Jiménez-Jiménez, A., Skotheim-Folde, M., Busquets-Grau, J., Martínez-Marín, E. y Rodríguez-Ferrero, N. 2013. *Estrategia Guadalmedina para Málaga_EGM 2035*. Disponible en: Digibug <<http://hdl.handle.net/10481/23318>>.

Gómez Vizcaíno, A. 1993. *Ignacio López Pinto (1792-1850): biografía del Excmo. Sr. D. Ignacio López Pinto, Mariscal de Campo de los ejércitos nacionales, Coronel del Real Cuerpo de Artillería (1792-1850)*. Murcia: El Mirador, D.L.

Gómez Vizcaíno, A. 2007. El agua en las instalaciones militares de Cartagena (1503-1945), *Revista Murciana de Antropología*. 14, pp.365-390.

Gómez Vizcaíno, A., y Munuera Navarro, D. 2004. La Defensa de la Base Naval en época contemporánea. *Estudio y Catalogación de las Defensas de Cartagena y Bahía*.

González Blanco, A. 1985. Del Conventus Carthaginiensis a la chora de Tudmir: Prólogo. *Antigüedad y Cristianismo. Monografías históricas sobre la antigüedad tardía. II*, pp.7-9. Disponible en: < http://www.um.es/cepoat/biblioteca/product_info.php?products_id=321 >

González Caminero, N. 1988. *Unamuno y Ortega*. Barcelona: Trazado editorial.

González Vergara, O. 2013. *Visiones de los cantos mineros de la sierra minera de Cartagena - la Unión (Murcia) desde la arqueología contemporánea*. Revista de investigación sobre flamenco-La Madrugá, 9.

González, M.V. 2002. *El transporte de madera por flotación y carretería, desde los bosques de Sierra Segura hasta Sevilla y los arsenales de La Carraca (Cádiz) y Cartagena, durante los siglos XVIII y XIX (1734-1833)*. Madrid: Ente Público Puertos del Estado.

Grandal López, A. 1999. Sobre el origen del seseo cartagenero. *E.L.U.A.*, 13(1999), pp.269-279. Disponible en: <http://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/6309/1/ELUA_13_11.pdf>.

Grandal López, A. 2001. *Los nombres y apellidos cartageneros de finales de la Edad Media: antroponimia, historia y lengua en los padrones de principios del siglo XVI*. Murcia: Real Academia Alfonso X el Sabio.

Grandal López, A. 2005. *Historia de Cartagena para principiantes*. Cartagena: Ed. Aglaya.

Greenpeace. 2008. *Informe general destrucción a toda costa 2008*. Disponible en: <http://www>.

greenpeace.org/espana/Global/espana/report/costas/destrucci-n-a-toda-costa-2008.pdf

Grindlay Moreno, A. 2008. Ciudades y puertos. *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, 11, pp. 53-80.

Grindlay Moreno, A. y Matarán Ruiz, A. (coords.) 2010. *Infraestructuras y políticas del agua y su relación con el territorio del Guadalquivir*. Granada: Ministerio de Medio ambiente, Medio Rural y Marino.

Guerra Manzo, E. 2005. Norbert Elias y Fernando Braudel: dos miradas sobre el tiempo. *Argumentos*, núm. 49, pp. 123-148 Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Xochimilco Distrito Federal, México. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=59504908>

Guerri, E.C. 2003. *La ciudad de Cartago Nova: la documentación literaria: (inicios-Julioclaudios)*, Murcia: Universidad de Murcia.

Guha y Gadgil, 1993: 50 y 51, citado en RUESGA, Santos M. 2000 *Competitividad y medio ambiente en la región de Murcia*. Disponible en: <http://www.cesmurcia.es/estudios>.

Guimaraens Igual, G., 2008. *El último hábito de la fortificación abaluartada peninsular. El fuerte de San Julián de Cartagena* [Tesis Doctoral]. Valencia: Universitat Politècnica de València.

Guirao, B., Ribalaygua, C. y Rodríguez F.J. 2001. Alta velocidad ferroviaria en ciudades pequeñas europeas: nuevas oportunidades para el desarrollo urbano. *Ordenación del territorio, política regional, medio ambiente y urbanismo*: Gijón (Asturias), 3 a 6 de julio de 2001, 2002, p. 787-806

Gutiérrez Puebla, J. 2004. El tren de alta velocidad y sus efectos espaciales - The high-speed train and its spatial effects, *Investigaciones Regionales*, 5, pp.199-221.

Gutiérrez Puebla, J. 2004. El Tren De Alta Velocidad y Sus Efectos espaciales/The High-Speed Train and itsSpatialEffects. *Investigaciones Regionales*, 5, pp. 199-221

Gutiérrez-Cortines Corral, C. 1987. *Renacimiento y arquitectura religiosa en la antigua diócesis de Cartagena (Reyno de Murcia, Gobernación de Orihuela y Sierra del Segura)*. Murcia: Colegio de Aparejadores y Arquitectos Técnicos.

Hall, E.T. 1966. *La dimensión oculta*. Título original: The hidden dimension.; traducción de Félix Blanco. Mexico: Siglo XXI editors.

Henares Díaz, F. 1993. *Libros sobre Cartagena*. Cartagena: Troquel.

Herce Vallejo, M. 2011. Ferrocarril de alta velocidad: impactos socioeconomicos, efectos territoriales y oportunidades de renovación urbana. Carajillo de la ciudad. *Revista digital del Programa en Gestión de la ciudad*.

Hernández, A.G., Carreras, J.S. y Carcedo, L.R. 1997. *Unamuno y Cartagena*. Murcia: Universidad de Murcia.

Hernández, F.V. 1989. *Comercio y actividad portuaria en Cartagena (1570-1620)*. Cartagena: Ayuntamiento de Cartagena.

Herrero, A. y Leira, E. 1985. El ferrocarril en la ciudad: ¿problema u oportunidad??. *Estudios Territoriales*, 18, pp.83-108.

Higueras, E. 2009. *El reto de la ciudad habitable y sostenible*. Pamplona: Editorial DAPP.

- Hoffman, L.M., Fainstein, S.S. y Judd, D.R. 2003. *Cities and visitors: regulating people, markets, and city space*. Oxford: Blackwell Publishers Inc.
- Holl, S. 2009. *Urbanisms: working with doubt*. New York: Princeton Architectural Press.
- Imbernón García, C. y Kursón, A. (coords.) 1999. *10 años European 5 España: Almería, Amurrio, Barakaldo, Cartagena, Ceuta, Paterna, Puertollano, Tolosa, Tudela: los nuevos paisajes del habitat, desplazamiento y proximidad*. [Catálogo] Madrid: Ministerio de Fomento.
- Indovina, F. 1990. *La Città diffusa*. Venezia: Istituto universitario di architettura di Venezia. Dipartimento di analisi economica e sociale del territorio.
- Iniesta Sanmartín, Á. y Martínez López, J.A. 2002. *Estudio y catalogación de las defensas de Cartagena y su bahía*. Murcia: Murcia Dirección General de Cultura.
- Irigoyen López, A. y García Hourcade, J.J. 2005. *Constituciones sinodales de la Diócesis de Cartagena de 1583: (Sínodo del Obispo D. Jerónimo Manrique de Lara)*. Murcia. Universidad de Murcia.
- Irigoyen López, A., García Hourcade, J.J. 2001. *Visitas Ad limina de la diócesis de Cartagena, 1589-1901*. Murcia: Universidad Católica San Antonio.
- Jiménez Cobo, M. 1985. *Comunicaciones entre el alto Guadalquivir y el Mediterráneo en la época romana: vía Cástulo-Carthago Nova*. [Tesis Doctoral]. Granada: Universidad de Granada.
- Junta del Puerto de Cartagena. 1990. *Puerto de Cartagena: memoria 1989*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, Dirección General de Puertos y Costas.
- Junta Gestora de Ferrocarril de Murcia a Granada. 1900. *Exposición que dirige la Junta Gestora del Ferrocarril de Murcia á Granada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento, S.N*, Granada.
- Jürgens, O., Pumarega, M.T., Correa, A.B. y Giese, W. 1992. *Ciudades españolas: su desarrollo y configuración urbanística*. Madrid: Ministerio para las Administraciones Públicas.
- Lastra, P. 2013. Una bahía sepultada por metales pesados. *Diario La verdad*, 10.11.13
- Lechuga Galindo, M. (coord.) 2008. *XIX Jornadas de Patrimonio Cultural de la Región de Murcia, 7 de octubre al 4 de noviembre 2008*. Murcia: Tres Fronteras.
- Lefebvre, H. 1978. *El derecho a la ciudad*. 4 ed. Barcelona: Península.
- Lepetit, B. 1995. *Les Formes de l'expérience. Une autre histoire sociale*. Paris: Albin Michel.
- Linares Martínez, F. 2001. *La crisis de la comarca minera de Cartagena - La Unión (1987-1991): un estudio sociológico sobre las paradojas de la acción racional*. Cartagena: Ayuntamiento de Cartagena.
- Llorens Forcada, M.d.M. 1994. *La ciudad romana de Carthago Nova: las emisiones romanas*. Murcia: Universidad de Murcia, Secretariado de Publicaciones de la Universidad.
- Lobranpo, G., Andrés Sarasa, J.L. 2007. *Une stratgie de dveloppement durable pour les villes historiques de la Mediterranee et leurs territoires*, 1st edn, Paris: Publisud, Instituto di Studi e Programmi per il Mediterraneo (ISPRUM), Ayuntamiento de Lorca.
- López Domínguez, J. 1877. *Cartagena: memoria y comentarios sobre el sitio de Cartagena*. Madrid:

Establecimiento tipográfico de los señores J. Conde y Compañía.

López García, M. 1984. *Las estaciones de ferrocarril en España: la Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante (MZA): una contribución al desarrollo se la arqueología industrial en España*. [Tesis Doctoral]. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.

López Groh, F. 2011. *La regeneración de áreas industriales*. Madrid: SEPES - Entidad Estatal de Suelo.

Lozano Sauquillo, V 2009. *El modelo metropolitano: una contribución al desarrollo económico y social del Campo de Cartagena*. [Tesis Doctoral]. Cartagena: Universidad Politécnica de Cartagena.

Lynch, K. 1960. *La imagen de la ciudad*. [Edición consultada 2008]. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

Lynch, K. 1975. *¿De qué tiempo es este lugar?: para una nueva definición del ambiente*. Barcelona: Gustavo Gili.

Lynch, K. 1985. *La buena forma de la ciudad*. Barcelona: Gustavo Gili.

Malo de Molina, M. 1872. *Bosquejo minero de la Sierra de Cartagena: premiada e impresa por la Sociedad Económica de Amigos del País de Cartagena*. Cartagena: Imp. L. Montells.

Marchena Fernández, J. 1982. *La Institución Militar en Cartagena de Indias en el siglo XVIII*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispano-Americanos.

Marcos Cerezo, M.D. 1993. *Dinámica y características del desarrollo urbano*. [Tesis Doctoral]. Murcia: Universidad de Murcia.

Margalit, A. 2010. *La sociedad decente*. Barcelona: Paidós.

Martin Cots, P. 1981. Campos Venuti. Urbanismo y austeridad. *Estudios regionales*, 8(XXI), pp.159-163.

Martín Hernando, M.Á. 1994. *Espacio y comercio al por menor en la Región de Murcia*. Murcia: Caja de Ahorros del Mediterraneo.

Martín Lejarreta, 2014. El puerto de Cartagena _cambio urbano _ cambio social. *Planur-e Territorio, urbanismo, Paisaje, sostenibilidad y Diseño Urbano*, 4. Disponible en: <http://www.planur-e.es/articulos/ver/el-puerto-de-cartagena-cambio-urbano-cambio-social/completo>

Martín Ramos, Á. 2004. *Lo urbano en 20 autores contemporáneos*. Barcelona: Ediciones UPC.

Martín Ramos, Á. 2011. *El efecto Cerdà: ensanches mayores y menores = [The Cerdà effect: greater and lesser ensanches]*. [Colección Arquitectura] Barcelona: Ediciones UPC, pp. 335 p.

Martínez Hidalgo, C. 2013. El inicio de la Cartagena moderna. El eje Serreta-Caridad-Gisbert, una nueva apertura al mar o la traslación del centro. *L&E - Labor & Engenho* [en línea]. 7(3), pp.27-36. Disponible en: <http://www.conpadre.org/L&E/L&E_v7_n3_2013/02_p27-36.pdf> [Accedido 27 octubre 2013].

Martínez Leal, J. 1993. *República y guerra civil en Cartagena: (1931-1939)*. Cartagena: Ayuntamiento de Cartagena.

- Martínez Rizo, I. 1894. *Fechas y fechos de Cartagena*. Cartagena: Imp. de Hipólito García é Hijos.
- Martínez Valero, J.L. 2009. *El escritor y su paisaje (Rutas literarias y didácticas)*. Murcia: Consejería de Educación, Formación y Empleo.
- Marzal Martínez, A. y Gil Olcina, A. 1993. *Cartagena 1755, según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada*. Madrid: Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria.
- Marzal, A. 1993. *Cartagena modelo militar del siglo XVII. Cartagena, 1755, según las Respuestas Generales del Catastro de Ensenada* Ed. Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria Madrid 29-61
- Más García, J. (Dir). 1979. *El puerto de Cartagena, 1875-1975*. Cartagena: Ed. Junta del Puerto.
- Más García, J. 1986. *Historia de Cartagena*. Murcia: Ediciones Mediterráneo.
- Más Hernández, R. 2003. *La presencia militar en las ciudades: orígenes y desarrollo del espacio urbano militar en España*. Madrid: Libros de la Catarata.
- Masboungi, A. y Barbet-Massin, O. 2010. *La ville est une figure libre: Laurent Théry, Grand prix de l'urbanisme 2010: hommage à Paul Virilio: nominés, Michel Desvigne, Jean-Marie Duthilleul, Obras, Paola Viganò*. Marseille: Parenthèses.
- Matvejevic, P. 2008. *Breviario Mediterráneo*. Barcelona: Destino.
- Medioni, M.A. 1979. *El cantón de Cartagena*. Madrid: Siglo XXI.
- Meijsmans, N. 2010. *Designing for a region*. Amsterdam: Sun.
- Melendreras Gimeno, M.d.C. 2009. *La fortificación de la Base Naval de Cartagena en el siglo XVIII: proyectos, mapas y planos*. Murcia: Universidad de Murcia.
- Merino Navarro, J.P. 1981. Cartagena: el arsenal ilustrado del mediterráneo español. *Áreas Murcia*, 1, pp.39-52.
- Ministerio de Defensa. 1998. Derrotero de las costas del Mediterráneo que comprende costas N y S del Estrecho de Gibraltar y la costa oriental de España desde punta Europa hasta la frontera con Francia, N°3-Tomo I. Cadiz: Instituto Hidrográfico de la Marina
- Ministerio de Defensa. 2012. *Los Ingenieros militares en la historia de España*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Militar.
- Ministerio de Fomento y Sección de Urbanismo del Instituto Juan de Herrera de la ETSAM. 1991. *Análisis urbanístico de Barrios Vulnerables, 1991, 2001 y 2006*. Madrid: Ministerio de Fomento. Disponible en: <http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/ARQ_VIVIENDA/SUELO_Y_POLITICAS/OBSERVATORIO/Analisis_urb_Barrios_Vulnerables/default.htm>
- Ministerio de Fomento. 2003. Castillos y arquitectura defensiva: recuperar el patrimonio 1% cultural. Madrid: Ministerio de Fomento.
- Miró, G. 1961. El ángel, el molino, y el caracol del faro En *Obras completas de Gabriel Miró*. Madrid: Biblioteca Nueva.
- Monclús Fraga, F.J. 2003. El "Modelo Barcelona" ¿una fórmula original? De la "Reconstrucción"

a los Proyectos Urbanos Estratégicos (1979-2004). *Perspectivas urbanas*, 3(4), pp.399-421.
Disponible en: <<http://www.etsav.upc.es/urbpersp/num03/art03-3.htm>>

Montero Vallejo, M. 1996. *Historia del urbanismo en España*. Madrid: Cátedra.

Montejo Montejo, V. 1987. *Cartagena en la época de Carlos V: crecimiento demográfico y conflictividad social, transformaciones económicas*. Murcia: Academia Alfonso X el Sabio.

Montejo Montejo, V. 1993. *El siglo de oro en Cartagena (1480-1640): evolución económica y social de una ciudad portuaria del Sureste español y su comarca*. Cartagena: Ayuntamiento de Cartagena.

Montejo Montejo, V., 2011. Las Sociedades mercantiles a través del Registro Mercantil de Murcia en la época de la Restauración (1886-1909). *Murgetana*, 124, pp. 133-158.

Moratinos, M.A. 2014. Pasión y compromiso con el Mediterráneo. *Quaderns de la Mediterrània*. 20-21, pp.229-230.

Moreno Fernández, L.M. 1990. *Las clases trabajadoras y la formación del sindicalismo aconfesional en Murcia (1890-1923)*. Cartagena: Ayuntamiento de Cartagena.

Moreno Martínez, P.L. 2008. *Educación popular en la Segunda República Española: Carmen Conde, Antonio Oliver y la Universidad Popular de Cartagena*. Madrid: Biblioteca Nueva.

Munuera-Blázquez Navarro, D. 1999. El mar como frontera: el Mediterráneo en la Edad Media. En Instituto de Patrimonio Histórico. *Actas del XXIV Congreso Nacional de Arqueología (24 de enero de 1997 en Cartagena)*. Murcia: Instituto de Patrimonio Histórico. Dirección General de Cultura. Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, pp.93-102.

Munuera-Blázquez Navarro, D. 1999. Ofensiva y defensiva en el mar de Berbería. La fortificación como penal: El privilegio de Homicianos de Bugía (1510). En A. Gómez Vizcaino (coord.) *Actas de las II Jornadas sobre Fortificaciones Modernas y Contemporáneas. Mediterráneo occidental*. Cartagena: Editorial Áglaya, pp. 137-151.

Munuera-Blázquez Navarro, D. 2003. Aproximación al estudio de unas murallas casi olvidadas: el informe del ingeniero militar Lorenzo Possi sobre las fortificaciones urbanas de Cartagena (1669). *Revista ArqueoMurcia: Revista electrónica de arqueología de la Región de Murcia*, 1, pp.1-26.

Munuera-Blázquez Navarro, D. 2004. Memoria acerca de las mejoras para la plaza de Cartagena, por el Coronel de ingenieros Salvador Medina (1860). *Revista ArqueoMurcia: Revista electrónica de arqueología de la Región de Murcia*, 2, pp.1-142.

Munuera-Blázquez Navarro, D. 2006. Tras las huellas medievales de Cartagena. *Cartagena histórica*, 21(Extra), pp.2-28.

Munuera-Blázquez Navarro, D. 2010. *Musulmanes y cristianos en el Mediterráneo. La costa del sureste peninsular de Durante la Edad Media (ss. VIII-XVI)*. [Tesis Doctoral]. Murcia: Universidad de Murcia. Departamento de Prehistoria, Arqueología, Historia Antigua e Historia Medieval.

Munuera-Blázquez Navarro, D. y Gómez Vizcaíno, A. 2004, El sistema defensivo de los Austrias. En En José Antonio Martínez López e Iniesta Sanmartín, Á. *Estudio y catalogación de los elementos defensivos del puerto de Cartagena*. Murcia: Dirección General de Cultura, pp.122-170.

Munuera-Blázquez Navarro, D. y Gómez Vizcaíno, A. 2004. La defensa de la Base Naval en época contemporánea. En J.A. Martínez López e Iniesta Sanmartín, Á. *Estudio y catalogación de los elementos defensivos del puerto de Cartagena*. Murcia: Dirección General de Cultura, pp.240-364.

Munuera-Blázquez Navarro, D. y Gómez Vizcaíno, A. 2004. La fortificación del siglo XVIII. En A. Iniesta Sanmartín, A. y Martínez López, J.A., En J.A. Martínez López e Iniesta Sanmartín, Á. *Estudio y catalogación de los elementos defensivos del puerto de Cartagena*. Murcia: Dirección General de Cultura, pp.172-237.

Muro Morales, J.I. 1990. Las transformaciones en los usos de las propiedades militares en España. *Revista Finiserra*, XXV(50), pp.261-298.

Navarro Fernández, W., Meseguer Mayoral, R., Jiménez, G., 2006. *Rosell Meseguer: Roma versus Carthagonova : imágenes propias y apropiadas de la costa mediterránea*. Ávila: Obra Social de Caja de Ávila

Neila Hernández, J.L. 2011. *España y el Mediterráneo en el siglo XX: de los acuerdo de Cartagena al proceso de Barcelona*. Madrid: Sílex.

Noguera Celdrán, J.M. (ed.), Antolinos Marín, J.A. 2003. *Arx asdrubalis: arqueología e historia del cerro del Molinete de Cartagena*. Murcia: Universidad de Murcia.

Noguera Celdrán, J.M. 2011. *Arx Hasdrubalis: la ciudad reencontrada: arqueología en El Cerro del Molinete, Cartagena: [exposición]*. Tres Fronteras: Murcia.

Nóvoa, M. 2002. *Reflexiones Históricas sobre Ingeniería y Territorio en el Litoral*. OP Obras Públicas, 61. Disponible en: <<http://www.ciccp.es/revistait/textos/pdf/13mnovoa61.pdf/>>

Nóvoa, M. 2005. La obra pública de los ingenieros militares. En Alicia Cámara Muñoz Árbol. *Los ingenieros militares de la monarquía hispánica en los siglos XVII y XVIII*. España: Fernando de Villaverde Ediciones. pp.183-202.

Oliver Belmás, A. 1991. *Poemas de 1934-1935 Poesía completa*. Murcia, Editora Regional. Disponible en: <http://www.patronatocondeoliver.es>

Ortega Martín, J. 2009. *La Transformación de Los Ejércitos Españoles (1975-2008)*. Madrid: Universidad Nacional de Educación a Distancia.

Ortega Ortega, J. 1992. *La resurrección mágica y otros temas de los cuentos populares del Campo de Cartagena*. Murcia: Universidad de Murcia, Secretariado de Publicaciones de la Universidad.

Ortega, P.M. 1740. *Chronica de la Santa Provincia de Cartagena, de la Regular Observancia de N.S.P.S. Francisco*. Murcia: Imprenta de Francisco Joseph López.

Ortuño Molina, J. 2002, *Sínodo de la Diócesis de Cartagena (1475)*. Murcia: Universidad de Murcia.

Pagau, C. 1974. *Cartagena, término municipal y zonas de influencia*. Murcia: Ed. C. Pagán.

Parcerisa Bundó, J. 2012. El urbanismo de las ciudades. Cuatro argumentos del novecientos español. En *Ciclo de conferencias del Máster de Urbanismo de la Universidad de Granada, 17 de diciembre de 2012*. [Inédito]. Granada: Universidad de Granada.

Parker, G. 1985. *El ejército de Flandes y el Camino Español 1567-1659*. Madrid: Alianza editorial.

Paula y Oliver, F.d. *Proyecto de modificación de rasantes de la calle de San Diego comprendido entre la calle Nº10 del Ensanche y la plaza de Jaime Bosch*. [Proyecto de urbanismo. Memoria y plano, escala 1500]. Ayuntamiento de Cartagena, 1912 . Archivo Municipal de Cartagena (AMC). Ref. CH00940-00004.

- Peche García, G. 2010. *Los Castillos de Cartagena*. Cartagena: Editorial Áglaya. 86 pp.
- Pedreño Palazón, A. D. 2013. *La Hacienda municipal con Alfonso Torres (1923-1930). Algunas actuaciones relevantes*. [Tesis Doctoral]. Cartagena: Universidad Politécnica de Cartagena.
- Peñalver Martínez, M.J. 2011. *Génesis y Materialización de la Dársena del Puerto de Cartagena a lo largo del siglo XVIII*. [Tesis Doctoral]. Cartagena: Universidad Politécnica de Cartagena. Escuela de Arquitectura e Ingeniería de la Edificación. Departamento de Arquitectura y Tecnología de la Edificación.
- Pérez Crespo Muñoz, M.T. y Cepeda Adan, J. 1991. *Cartagena en el siglo XVIII: el Arsenal y su influencia en el desarrollo de la ciudad*. [Tesis Doctoral]. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.
- Pérez Fernández-Turégano, C. 1998. La secretaria del despacho de marina y la fundación del arsenal de Cartagena: (1728-1736). *Murgetana*, 97(1998), pp.63-72.
- Pérez Galdós, B. 2003, *De Cartago a Sagunto*. Santa Fe: El Cid Editor.
- Pérez Rojas, F.J. 1982. Notas sobre Cartagena y su proyecto de Ensanche. *Consejo Superior de Colegios de Arquitectos*, Q, 56.
- Pérez Rojas, F.J. 1986. *Cartagena 1874-1936. Transformación urbana y arquitectura*. Murcia: Editora Regional de Murcia.
- Pérez Sánchez, M. 1997. *La magnificencia del culto: Estudio histórico-artístico del ornamento litúrgico en la Diócesis de Cartagena*. Cartagena: Real Academia Alfonso X el Sabio, Obispado de Cartagena Delegación Diocesana Episcopal para el Patrimonio Cultural.
- Pérez-Crespo Muñoz, M.T. 1992. *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*. Madrid: Editorial Naval.
- Pillet Capdepón, F., Cañizares Ruiz, M.d.C. y Ruiz Pulpón, A.R. 2010. *Territorio, paisaje y sostenibilidad: un mundo cambiante*. Barcelona: Ediciones del Serbal.
- Pinedo Reyes, J. y Alonso Campoy, D. (Dir.) 2004. *Scombraria: La historia oculta bajo el mar: arqueología submarina en Escombreras, Cartagena: 17 marzo-4 junio 2004, Museo Arqueológico de Murcia*. [Exposición]. Murcia: Región de Murcia, Consejería de Educación y Cultura.
- Piñar López, J.J. 1986. *Cartagena en los inicios de la guerra de la Independencia*. I Curso de Historia de Cartagena "Federico Casal". Cartagena, pp. 207-332
- Piñera y Rivas, A.d.l. 1985. *El ingeniero militar Sebastián Feringan, constructor del Real Arsenal de Cartagena*. Madrid: Instituto de Historia y Cultura Naval.
- Poëte, M. 2011. *Introducción al urbanismo: la evolución de las ciudades*. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos.
- Poincaré, H. 2002. *La ciencia y la hipótesis*. Madrid: Austral-Espasa Calpe.
- Porcel, B. 1996. *Mediterráneo. Tumultos del oleaje*. Barcelona: Planeta.
- Porcel, B. 2007. *Mediterráneo: una historia personal*. Barcelona: Destino.
- Pozo Municio, J.M, López Trueba I. (coord), I. 2002. *Arquitectura, ciudad e ideología antiurbana: Actas*

- del Congreso Internacional celebrado en Pamplona los días 14 y 15 de marzo. Pamplona: ETSA de Pamplona.
- Prigogine, I. 1996. *El fin de las certidumbres*. Madrid: Taurus Pensamiento.
- Puig Campillo, A. 1932. *El Cantón murciano. Historia de la Primera República Española*. Cartagena: Imprenta Vda. de M. Carreño.
- Puig Campillo, A. 1986. *El cantón murciano*. Murcia: Editora Regional de Murcia.
- Quaroni, L. 2009. *Una ciudad eterna: cuatro lecciones de veintisiete siglos*. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos.
- Racionero, L. 1996. *El mediterráneo y los bárbaros del norte*. Barcelona: Plaza y Janés.
- Ramallo Asensio, S., Murcia Muñoz, A.J. y Vizcaíno Sánchez, J. 2010. Carthago Nova y su espacio suburbano. Dinámicas de ocupación en la periferia de la urbs. En D. Vaquerizo Gil (ed.). *Monografías Arqueología Cordobesa. Las áreas suburbanas en la ciudad histórica. Topografía, uso y función*. [vol.18]. Córdoba: Universidad de Córdoba, pp. 211-254.
- Ramallo Asensio, S.F. 1989. *La documentación arqueológica*. Murcia: Universidad de Murcia, Secretariado de Publicaciones de la Universidad.
- Ramallo Asensio, S.F. y Ruiz Valderas, E. 1998. *El teatro romano de Cartagena*. Murcia: Editorial Kr.
- Ramonedá, J. 1992. La periferia. *UR: revista urbanismo*, 9-10, pp.1-1. Disponible en: <<http://hdl.handle.net/2099/3270>>
- Ramos Bascuñana, F., García Faria, P.y. Oliver, F. 1898. Ensanche, reforma y saneamiento de Cartagena. *ROP -Revista de Obras Públicas*. [En línea]. 45, Tomo I, nº 1164. Disponible en: <http://ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/1898/1898_tomoI_1164_03.pdf> [Accedido 25 abril 2012]
- Ramos Bascuñana, F., García Faria, P.y. Oliver, F. 1898. Ensanche, reforma y saneamiento de Cartagena. *ROP -Revista de Obras Públicas*. [En línea]. 45, Tomo I, nº 1166. Disponible en: <http://ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/1898/1898_tomoI_1166_03.pdf> [Accedido 25 abril 2012]
- Rasmussen, S.E., Martín Ramos, Á. (ed.) y Puente, M. (trad.) 2010. *Londres, ciudad única*. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos.
- Reclus, E. 2010. La evolución de las ciudades. *Boletín CF+S*, 45, pp.121-130. Disponible en: <<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n45/aerec.es.html>> [Accedido 26 agosto 2013]
- Reinoso Bellido, R. 2005, *Topografías del paraíso: la construcción de la ciudad de Málaga entre 1897 y 1959*. Málaga: Colegio de Arquitectos de Málaga.
- Reinoso Bellido, R., Rubio, A. y Dragón, J. 2010, *Las casas baratas de Málaga: 1911-1936*. Sevilla: 16/d.
- Renfe. 1958. *Los ferrocarriles en España: 1848-1958*. Madrid: Renfe.
- Renzo, P. 2002. *Genova, città & porto: istruzioni per l'uso*. Genova: Tormena.
- Rés Sarasa, J.L. 1982. *Cartagena. Crecimiento demográfico y desarrollo industrial*. Cartagena: Ed. Consejo regional Murcia.
- Ribalaygua Batalla, C. 2005. Alta velocidad ferroviaria y ciudad: estrategias de incorporación de

las nuevas estaciones periféricas francesas y españolas. *Ci[ur] Red de cuadernos de investigación Urbanística*, 44. Disponible en: <<http://polired.upm.es/index.php/ciur/article/view/259/254>> [Accedido 25 diciembre 2013]

Riera, J. 1984. *Rentas eclesiásticas, moriscos y penitenciados: (los obispados de Cartagena y Orihuela a mediados del siglo XVI)*. Valladolid: Universidad de Valladolid.

Rivas Navarro, J.L. 2008. FLOWPOLIS. La forma del espacio nodal. [Capítulo Slow 08]. *EU especiales de urbanismo*, 4, pp.206-208.

Roda Alcantud, C. 1994. Incidencia del Cantón sobre el arsenal de Cartagena. *Anales de Historia Contemporánea*, 10, pp.417-425.

Roda Alcantud, C. 2000. Renovación de la infraestructura naval del arsenal de Cartagena en la fase final de la crisis colonial española (1894-1902). En R. Sánchez Mantero. *En torno al "98": España en el tránsito del siglo XIX y XX: actas del IV Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea*. Huelva: Universidad de Huelva, Servicio de Publicaciones, pp.227-238.

Roda Alcantud, C. 2002. *La modernización del arsenal de Cartagena durante el gobierno de la unión liberal (1858-1863)*. [Recurso Electrónico] Murcia: Universidad de Murcia, Servicio de Publicaciones.

Roda Alcantud, C. 2007. Historia y obras hidráulicas en Cartagena en los siglos XVIII y XIX: ingeniería naval en el arsenal military. *Revista murciana de antropología*, 14, pp.425-440.

Roda Alcantud, C. 2009. El puerto de Cartagena en el siglo XIX: El proyecto de mejora del ingeniero Carlos Mara de Castro. En Real Academia Alfonso X el Sabio. *Homenaje al académico Julio Mas*. Murcia: Real Academia Alfonso X el Sabio, pp.371-378.

Roda Alcantud, C. 2014. Familias de pescadores en el litoral levantino: vida material y relaciones sociales en Cabo de Palos. En Francisco Chacón Jiménez y Gómez Carrasco, C.J. *Familias, Recursos humanos y vida material*. Murcia: Universidad de Murcia, Servicio de Publicaciones, pp.35-50.

Roda Alcantud, C. 2014. La Base Naval de Levante y la Industria Naval en el contexto político, económico y social de la Región de Murcia. En María Encarna Nicolás Marín. *Historia Contemporánea de la Región de Murcia*. Murcia: Universidad de Murcia, Servicio de Publicaciones, pp.79-105.

Román Cervantes, C. 1990. *El comercio de granos y la política de abastos en una ciudad portuaria: Cartagena 1690-1760*. Cartagena: Ayuntamiento de Cartagena.

Ros McDonnell, D., 2010. Impacto ambiental de las construcciones militares en Cartagena y su entorno. *P+C: proyecto y ciudad: revista de temas de arquitectura*, 1, pp. 69-82.

Rosselló Verger, V.M., Calvo García-Tornel, F., Cano García, G., López Bermúdez, F., López Ontiveros, A., Morales Gil, A., Moreno Sánchez, J. J. y Olivares Galvann, C. 1968. División comarcal de la Provincia de Murcia: el problema y el marco provincial. *Papeles del Departamento de Geografía*, 1, pp.9-78.

Rougerie, G. y Beroutchachvili, N. 1991. *Géosystèmes et paysages: bilan et methods*. Paris: Armand Colin.

Rubert de Ventós, M. 2006. Crecer, transformar, intermediar. La manzana como soporte. *Revista Visions de L'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura*, 5, pp. 26-35. Disponible en: http://upcommons.upc.edu/revistes/bitstream/2099/10572/1/VISIONS5%2021%20review%20maria_rubert2.pdf

- Rubert de Ventós, X. 2003. El Mediterráneo como mito cultural. *DC. Revista de crítica arquitectónica*, 9-10, pp.17-28.
- Rubio Paredes, J.M y Piñero y Rivas, Á.d.l. 1988. *Los ingenieros militares en la construcción de la base naval de Cartagena (siglo XVIII)*. Madrid: Los autores.
- Rubio Paredes, J.M. 1988. *Los ingenieros militares en la construcción de la base naval de Cartagena, (siglo XVIII)*. Madrid: Servicio de Publicaciones del EME.
- Rubio Paredes, J.M. 1989. *Historia del Real Parque-Maestranza de Artillería de Cartagena: noticia histórica de este edificio en su bicentenario, precedida de sucinta información de la artillería en esta plaza*. Cartagena: Ayuntamiento de Cartagena.
- Rubio Paredes, J.M. 1991. *La muralla de Carlos III en Cartagena*. Murcia: Real Academia Alfonso X El Sabio.
- Rubio Paredes, J.M. 1995. *El castillo de la Concepción de la ciudad de Cartagena*. Cartagena: Ayuntamiento de Cartagena.
- Rubio Paredes, J.M. 2000. *Historia de las torres vigas de la costa del Reino de Murcia (ss.XVI-XIX)*. Murcia: Real Academia de Alfonso X el Sabio.
- Rubio Paredes, J.M. 2005. *Cartagena: puerto de mar en el mediterráneo*. Barcelona: Lunwerg.
- Rubio Paredes, J.M. 2008. Evolución histórica de la fachada marítima de Cartagena. *Cartagena histórica*, 24, pp.32-51.
- Rueda, G. 2007. La transformación urbana de Valladolid por el proceso desamortizador. En E. Ordura (ed.) *Valladolid en América: El municipalismo y su proyección iberoamericana*. Buenos Aires: Ed. Ciudad Argentina, pp.153-186.
- Ruiz Ibaez, J.J. y Montojo Montojo, V. 1998. *Entre el lucro y la defensa: las relaciones entre la monarquía y la sociedad mercantil cartagenera*. Murcia: Real Academia Alfonso X el Sabio.
- Ruiz-Domènec, J.E. 2014. Pasado y futuro de las ciudades del Mediterráneo. *Quaderns de la Mediterrània*, 20-21, pp.207 -2011. Disponible en: <<http://www.iemed.org>>.
- Sambricio, C. 1991. *Territorio y ciudad en la España de la Ilustración*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- San Nicolás Romera, C. 2000. *El léxico de los marineros en el litoral de Cartagena*. [Tesis Doctoral]. Murcia: Universidad de Murcia, Facultad de Letras.
- Santos y Ganges, L. 2006. *Áreas de Nueva Centralidad Urbana y Estaciones del Ferrocarril de Gran Velocidad en España*. Valladolid: Universidad de Valladolid. Instituto Universitario de Urbanística. Disponible en: <<http://uvadoc.uva.es/handle/10324/3789>> [Accedido 8 febrero 2015].
- Santos y Ganges, L. 2007. *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Sanz Sancho, I. 2002. *Constituciones sinodales de la Diócesis de Cartagena de 1323 a 1409*. Murcia: Universidad de Murcia.
- Saper, C.B. 2014. Academic Publishing, Part III: How to Write a Research Paper (So That It Will Be Accepted) in a High-Quality Journal. *Annals of Neurology*, 77(1), pp.8-1.

- Schulz-Dornburg, J. 2012. *Ruinas Modernas. Una topografía de lucro*. Barcelona: ámbit.
- Secchi, B. y Viganò, P. 2009. *Antwerp: territory of a new modernity*. Amsterdam: SUN Architecture.
- Sella, A. 2003. *Creences de la mar, Museu Marítim, Drassanes Reials de Barcelona*. Barcelona: Angle Editorial.
- Sennet, R. 1978. *El declive del hombre público*. Barcelona: Península.
- Sermet, J. 1956. *La España del Sur: ilustrada con heliogramas*. Barcelona: Juventud.
- Serrano de la Fuente, R., Garmendia Antín, M., Coronado Tordesillas, J.M., Pillet Capdepón, F. y Ureña Francés, J.M. 2006. Análisis de las consecuencias territoriales del AVE en ciudades pequeñas: Ciudad Real y Puertollano. *Estudios Geográficos*, 67(260), pp.199.
- Simmel, G. 1977. *Sociología: estudios sobre las formas de socialización*. [2ª edn]. Madrid: Revista de Occidente.
- Solà-Morales i Rubió, I.d. 1998. Patrimonio arquitectónico o parque temático. *DC. Revista de crítica arquitectónica*, 1. Disponible en: <<http://hdl.handle.net/2099/1907>>.
- Solà-Morales i Rubió, M.d. 2013. Cuatro paradigmas para un curso de ética urbanística. *QRU: Quaderns de Recerca en Urbanisme*, 2, pp.12-27.
- Solà-Morales i Rubió, M.d. 1969. *Sobre metodología urbanística: algunas consideraciones*. Barcelona: Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona.
- Solà-Morales i Rubió, M.d. 1978. *Los ensanches*. Barcelona: Escuela Técnica Superior de Arquitectura.
- Solà-Morales i Rubió, M.d. 1981. La identidad del Territorio. *Quaderns d'Arquitectura i Urbanisme*, 2(Extra), pp.3-4.
- Solà-Morales i Rubió, M.d. 1984. *L'art de ben establir. Curs d'urbanística*. Barcelona: ETSAB.
- Solà-Morales i Rubió, M.d. 1996. ¿Torcidos y cuadrados. *Geometría: Revista semestral de arquitectura y urbanismo*, 22, pp.6-38.
- Solà-Morales i Rubió, M.d. 2003. *Las formas del crecimiento urbano*. Barcelona: Universidad Politécnica de Cataluña.
- Solà-Morales i Rubió, M.d. 2008. *De cosas urbanas*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Solà-Morales i Rubió, M.d. 2008. *Diez lecciones sobre Barcelona: los episodios urbanísticos que han hecho la ciudad moderna = Ten lessons on Barcelona: urbanistic episodes that have made the modern city*. Barcelona: Colegio Oficial de Arquitectos de Cataluña.
- Solà-Morales i Rubió, M.d., Busquets i Grau, J., Domingo, M., Font, A. Gómez Ordoñez, J.L. 1974. *Barcelona remodelación capitalista o desarrollo urbano en el sector de la Ribera Oriental*. Barcelona: Gustavo Gili. Disponible en: <http://issuu.com/lub.upc.edu/docs/barcelona_digital/6?e=5542525/6800264>
- Solà-Morales i Rubió, M.d., Roigé, M. y Vidal, R. 2011. *Edificio collage: Centro Cultural Teresa Pàmies*. Barcelona: Actar.
- Solà-Morales y Rubió, M.d. 1986. Cómo enseñar una ciudad. *UR: Urbanismo revista*, 4, pp.1.

- Solà-Morales y Rubió, M.d. 1992. Projectar la perifèria. *UR: Urbanismo revista*, 9-10, pp.2.
- Solé Sabarís, L., Barceló y Pons, B. y de Terán, M. 1979. *Geografía regional de España*. [4ª 1ª reimp edn]. Barcelona: Ariel.
- Soler Cantó, J. 1999. *El Hospital Militar de Marina de Cartagena*. [2ª Edición]. Cartagena: Universidad Politécnica de Cartagena.
- Soler, L. 1777. *Cartagena de España ilustrada: su antigua silla metropolitana vindicada, su hijo S. Fulgencio, doctor, y su prelado, defendido: primera parte*. Murcia: por Francisco Benedito.
- Souto Aguirre, 2012. *Infantería de Marina 475 aniversario 1537-2012*. Cádiz: Comandancia General de Infantería de Marina
- Suárez Miranda. 1658. *De Viajes de Varones Prudentes*, libro IV, cap. XIV. Lérida. Citado por Borges, J. L. 1964. *Historia Universal de la infamia*.
- Tanel, F. 2007. *Historia del ferrocarril: locomotoras y trenes desde 1830 hasta hoy*. Barcelona: Librería Universitaria.
- Terán Álvarez, M.d. 1941. *Geografía histórica de España, Marruecos y colonias*. Madrid: Librería Enrique Prieto.
- Terán, F.d. 1978. *Planeamiento urbano en la España contemporánea: historia de un proceso imposible*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Terán, F.d. 1982. *Planeamiento urbano en la España contemporánea: (1900- 1980)*. Madrid: Alianza Editorial.
- Terán, F.d. y Bohigas, O. 2009. *El pasado activo: del uso interesado de la historia para el entendimiento y la construcción de la ciudad*. Madrid: Akal.
- Terán, M.d. y Maurel, J.B. 1982. *Pensamiento geográfico y espacio regional en España. Varia geográfic*. Madrid: Universidad Complutense de Madrid.
- Terán, M.d., Anés, G., Mendoza, J.G. y Marías, D. 2004. *Ciudades españolas: estudios de geografía urbana*. Madrid: Real Academia de la Historia.
- Terán, M.d., Sole Sabarís, L. y Pons, B. 1979. *Geografía regional de España*. [4ª, 1ª reimp edn]. Barcelona: Ariel.
- Terán, M.d., Valentí, J.V. y Sabarís, L.S. 1994. *Geografía general de España*. [2ª rev y puesta al día, 5ª reimpr edn]. Barcelona: Ariel.
- Texeira, P.d., Pereda, F. y Marías, F. 2002. *El atlas del rey planeta: la Descripción de España y de las costas y puertos de sus reinos*. [2ª edn]. Hondarribia: Nerea.
- Thomas, F. 1917. *Interior del comercio de tejidos "El Ferrocarril: Hijos de Juan Martínez Méndez"*. Disponible en: <<http://t-organiza.com.es/t-organiza/ficha-descriptiva-foto-17.html>>.
- Tornel Cobacho, C. 1990. *Las fichas de catálogo de documentos textuales de archivos: catálogo de documentos medievales del Archivo Municipal de Cartagena*. Cartagena: Ayuntamiento de Cartagena.
- Tornel Cobacho, C. 2001. *El gobierno de Cartagena en el Antiguo Régimen, 1245-1812*. Cartagena:

Ayuntamiento de Cartagena. Concejalía de Cultura.

Tornel Cobacho, C., López, A.G. y Pujalte, A.A.R. 1985. *Textos para la historia de Cartagena (siglos XVI-XX)*. Cartagena: Ayuntamiento de Cartagena.

Torres Fontes, J. 1977. *El concejo de Cartagena en el siglo XIII*. Murcia: Academia Alfonso X el Sabio.

Torres Sánchez, R. 1990. *Aproximación a las crisis demográficas en la periferia peninsular: las crisis en Cartagena durante la Edad Moderna*. Cartagena: Ayuntamiento de Cartagena.

Torres-Fontes, C. 1996. *Viajes de extranjeros por el Reino de Murcia*. Tomo I. Murcia: Edición conjunta de la Asamblea Regional y de la Real Academia Alfonso X el Sabio. Disponible en: <<http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmc5q598>>.

Tricart, J. 1970. *La epidermis de la tierra*. Barcelona: Labor.

Troll, C. 2003. *Ecología del paisaje*. México, D.F: Instituto Nacional de Ecología.

Turabian, K.L. 2013. *A Manual for Writers of Research Papers, Theses, and Dissertations*, [8th edn]. Chicago: University of Chicago Press.

Ureña Francés, J. M. 2002. Efectos de la Alta Velocidad Ferroviaria en las ciudades intermedias del corredor Madrid Sevilla. *Economía Aragonesa*, 19, pp.71-79.

Ureña Francés, J.M. (ed) 2005. Alta Velocidad en el Transporte ferroviario. *Ingeniería y Territorio*, n. 70, número monográfico de la revista, Ed. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

Ureña Francés, J.M., Menerault, P. y Garmendia, M. 2009. The high-speed rail challenge for big intermediate cities: A national, regional and local perspective. *Cities*, 26(5), pp.266-279.

Ureña Portero, G. 1979. *Arquitectura y urbanística civil y militar en el período de la Autarquía (1936-1945): análisis, cronología y textos*. Madrid: Istmo.

Valcárcel Pío de Saboya, A. (Conde de Lumiares). 1796. *Inscripciones de Carthago Nova, hoy Cartagena, en el reyno de Murcia*. Madrid: Imp. de Sancha.

Valcárcel Pío de Saboya, A., Abascal Palazón, J.M., Noguera Celdrán, J.M., Navarro Suárez, F.J. (ed. lit). 2002. *Inscripciones de Carthago Nova, hoy Cartagena, en el Reyno de Murcia, ilustradas por el Excelentísimo Señor Conde de Lumiares, individuo de la Academia de Artes y Ciencias de Padua*. [Ed. facsímil]. Murcia: Tabularium.

Velázquez Valoria, I. y Verdaguer Viana-Cárdenas, C. 2011. *Regeneración urbana integral. Tres experiencias europeas innovadoras: Île de Nantes, Coin Street y Barrio de la Mina*. Madrid: SEPES - Entidad Estatal de Suelo.

Vera Boti, A., 2010. *La arquitectura militar del Renacimiento a través de los tratadistas de los Siglos XV y XVI* [Tesis doctoral]. Valencia: Universitat Politècnica de València.

Vera, J. A. (ed). 2004. *Geología de España*. Madrid: SGE-IGME.

Verlaque, C. 1965. Carthagène: les éléments d'une renaissance, *Annales de Géographie*. 74(405), pp.560-590. Disponible en: <www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1965_num_74_405_18442>.

- Vidal, J. 1997. *La formación de los directivos en la gran empresa: el caso de la compañía de los ferrocarriles del norte de España, 1858-1936*. Madrid: Fundación Empresa Pública.
- Viganò, P. 2004. *New territories: situations, projects, scenarios for the European city and territory = Nuovi territori: situazioni, scenari, progetti per la città ed il territorio europei*. Roma: Officina Edizioni.
- Vilá Valenti, J. y Capel Sáez, H. 1970. *Campo y ciudad en la geografía Española*. Madrid: Salvat Editores.
- Vilanova y Piera, J. 1860. *Manual de Geología aplicada a la agricultura ya las Artes Industriales*. Madrid: Impr. Nacional.
- Vilar, J.B. 1973. *El Obispado de Cartagena durante el sexenio revolucionario, 1868-1874*. Murcia: Universidad de Murcia.
- Vilar, J.B. y Egea Bruno, P. M. 1990. *La minería murciana contemporánea (1840-1930)*. Murcia: Universidad de Murcia y Ayuntamiento de Cartagena.
- Vilar, J.B., 1980. *Cartografía hispánica sobre Túnez 1580-1881*. Murcia: Academia Alfonso X el Sabio.
- Vilar, J.B., Egea Bruno, P.M. y Victoria Moreno, D. 1987. *El movimiento obrero en el distrito minero de Cartagena-La Unión: 1840-1930*. [2 edn]. Murcia: Academia Alfonso X el Sabio.
- Villar, D.C. y Ruiz, R.L. 2004. *La historia del ferrocarril a través de los fondos documentales de vía y obras, 1848-1941*. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles Españoles.
- Vincent y Portillo, G. 1889, *Biblioteca histórica de Cartagena: colección de obras, memorias, discursos, folletos, extractos, fragmentos, códices y manuscritos... climatología, geología y topografía, bibliografía y bibliografías de sus hijos más ilustres...* Madrid: Montegrifo.
- Vizcaíno Sánchez, J. 2005. *Bizancio en Carthago spartaria: aspectos de la vida cotidiana. 5 de abril-31 de julio 2005. Museo Arqueológico Municipal de Cartagena Enrique Escudero de Castro*. [Exposición] Murcia: Museo Arqueológico Municipal de Cartagena Enrique Escudero de Castro.
- Webster, H. 2011. *Bourdieu for architects*, Routledge, Abingdon. New York: Oxon England.
- Wyngaerde, A.v.d. y Kagan, R.L. 2008. *Ciudades del Siglo de Oro: las vistas españolas de Anton van den Wyngaerde*. Madrid: El Viso.
- Zembri, P. 2005. El TGV, la red ferroviaria y el territorio en Francia. *Ingeniería y territorio*, 70, pp.12-19
- Zevi, B. 1971. *Saper vedere l'urbanistica*. Torino: Giulio Einaudi.

B.3

5. Conclusiones y aportaciones

6. Bibliografía

7. Índice de figuras

7. Índice de figuras

Capítulo 1.1.

Fig.1.1.1. El Mediterráneo, un anillo de ciudades	15
Fuente: Elaboración propia	
Fig.1.1.2. El Mediterráneo, un mar rodeado de montañas.....	15
Fuente: Elaboración propia	
Fig.1.1.3. El Mediterráneo, una sucesión de mares. El Mar de Alborán.....	15
Fuente: Elaboración propia	
Fig.1.1.4. La estructura parcelaria del litoral sudeste ibérico.....	17
Fuente: Elaboración propia	

Capítulo 1.2.

Fig. 1.2.1. La geología común.....	20
Fuente: Instituto geológico y minero de España. Disponible en : http://info.igme.es/	
Fig. 1.2.2. La región de Murcia, puerta de Castilla y encrucijada entre el Levante y Andalucía.....	23
Fuente: Elaboración propia	
Fig. 1.2.3. El sudeste de la región de Murcia.....	24
Fuente: Elaboración propia	
Fig. 1.2.4. El litoral del sudeste, ensenadas, puertos, ciudades, cabos, torres y faros.....	28-29
Fuente: Elaboración propia, a partir de :	
1 Selección de perfiles de la costa del libro "Derrotero de las costas del Mediterráneo que comprende costas N y S del Estrecho de Gibraltar Y la costa oriental de España, desde Punta Europa hasta la frontera con Francia, N°3- Tomo I. Instituto Hidrográfico de la Marina Cádiz Ministerio de Defensa, Cádiz, 1998.	
2 Vista de la bahía de Cartagena extraída del plano "Cartagena : Spain south coast " Autores: V. Tofiño and W.H. Smyth ,1839	
RM.4832 Editor digital: Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya, 2011-03-02, Disponible en: http://cartotecadigital.icc.cat	
3 Vista de la entrada del Puerto de Levante estando dados fondo en frente de la Escombrera.	
Autor: J.J. Navarro, 1732	
Fuente: Paredes, 2005 : 55	
4 Costa de España en el Mediterráneo Tofiño de San Miguel, V. 1789, Atlas Marítimo de España[Material cartográfico], Madrid : Dirección de Hidrográfica. Disponible en : Biblioteca Virtual del Patrimonio Bibliográfico, http://bvpb.mcu.es/es/consulta/registro.cmd?id=434679#Vi4XjIhsaqqo.gmail	
Fig.1.2.5. La llanura litoral del Campo de Cartagena. Elementos del paisaje.....	32
Fuente: Elaboración propia. Escala original 1:100.000.	

Capítulo 1.3.

- Fig. 1.3.1. Principales afloramientos volcánicos del sureste peninsular.....** 37
 Fuente: Arana Castillo, R. El patrimonio geológico de la región de Murcia
 La fotografía de fondo, realizada desde la cima del Carmolí muestra las islas volcánicas del Mar Menor, Perdiguera y Mayor, al fondo, tras la perfil urbano de La Manga y la bruma, Isla Grosa
 Fuente: la autora, abril 2012
- Fig. 1.3.2. Evolución del regadío en el Campo de Cartagena 1956- 2002 por las infraestructuras hidráulicas** 38
 Fuente: Elaboración propia según: Proyecto CORINE Land Cover / SIOSE Estudio de evolución del Regadío en la Cuenca del río Segura (IDR-UCLM) Mapa digital de suelos de la Región de Murcia)
- Fig. 1.3.3. Malla de carreteras y núcleos principales del Campo de Cartagena.....** 39
 Fuente: Elaboración propia
- Fig. 1.3.4. Emplazamiento y fundación romana de la ciudad.....** 45
 Fuente: Elaboración propia a partir de los trabajos del Prof. Ramallo Asensio
- Fig. 1.3.5. Fotografías del estado actual del proceso de remodelación urbana del casco histórico.....** 51
 Fuente: Elaboración propia, diciembre de 2013
- Fig. 1.3.6. Fotografías pertenecientes al proyecto artístico Roma versus Carthagonova- 2004-2007. Autora: Rosell Meseguer.....** 52-53
 Fuente: Catálogo de la exposición, Roma Versus Carthagonova: Arqueología de la Memoria
- Fig. 1.3.7. El encuadre geográfico de la ciudad-puerto.....** 54
 Fuente: Elaboración propia a partir del modelo digital del terreno de la Región de Murcia.

Capítulo 2

- Fig. 2.2.1. Diagrama del proceso de descubrimiento de los ápices y glosario de términos.....** 61
 Fuente: Elaboración propia
- Fig. 2.2.2. Proceso de construcción de las cartografías.....** 73
 Fuente: Elaboración propia
- Fig. 2.2.3. Materiales de la investigación gráfica.....** 76
 Fuente: Elaboración propia

Capítulo 4.1.

- Fig. 4.1.1: Superposición del proyecto del Arsenal de Marina de Sebastián Feringán (1751), área de la ciudad medieval y sedimentos del Mar de Mandarache, sobre cartografía actual.....** 89
 Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía del catastro (2012) y los planos MPD, 21, 011 y MPD, 24, 002 de <http://www.mcu.es>
- Fig.4.1.2. Cartagena nodal.....** 95
 Fuente: elaboración propia
- Fig.4.1.3. Cartagena Base de Galeras.....** 97
 Fuente: elaboración propia a partir de Munuera-Blázquez Navarro, D. 2010 y del plano de la Plaza del Atlas Político y Militar del Reyno de Murcia formado por el Capitán de Ynfanteria E Ingeniero Ordinario de los Rs Exercitos Don Juan José Ordovás,1799. (AGMM AT-161. Atlas de Ordovás)
- Fig.4.1.4. Vista del Puerto Comercial y del frente marítimo de Cartagena.....** 99
 Autor: Anónimo.
 Fuente: Rubio Paredes, J.M., 2002.
- Fig. 4.1. 5. Plano de Cartagena en el qual se describe el camino del Aqueducto i sus Fuentes.....** 100
 Autores: Sebastián Feringan Cortés y Phelipe de León y Mafey Fuente: Red de bibliotecas de archivos estatales
 Disponible en: <http://www.mcu.es/ccbae/es/consulta/registro.cmd?id=180306>
- Fig.4.1.6. Plano que manifiesta la Plaza Mayor de la Ciudad de Cartagena con las Calles y Manzanas que la cierran, 1786 - 1788.....** 100
 Fuente: Red de bibliotecas de archivos estatales Disponible en: <http://www.mcu.es/ccbae/es/consulta/registro.cmd?id=182072>
- Fig. 4.1.7. Diversos proyectos del Arsenal de Cartagena (1717-1731), de los ingenieros Rez, Monteguiu y Ferignan.....** 101
 Fuente: Montaje propio a partir de documentos originales del Portal de Archivos Estatales
- Fig. 4.1.8. Proyectos de las tres Capitales Marítimas Ferrol, Cádiz y Cartagena...** 106
 Fuente: Catálogo Colectivo de la Red de Bibliotecas de los Archivos Estatales
 1 Plano General del Nuevo Arsenal del Ferrol nuebamente corregido y aprobado por S.M. el Año pasado de 1761 (27 de septiembre de 1764)
<http://www.mcu.es/ccbae/es/consulta/registro.cmd?id=183731>
 2 Plano de la Obra executada en el Arzenal de el Ferrol desde que se empezo hasta el dia 20 del presente mes de agosto... <http://www.mcu.es/ccbae/es/consulta/registro.cmd?id=178785>
 3 Plano del Terreno que circunda el Arzenal de la Carraca y parajes en que se pueden construir Caños de Navegación... (1776)
<http://www.mcu.es/ccbae/es/consulta/registro.cmd?id=179334>
 4 Plano que demuestra el actual estado del Arzenal de la Carraca (14 de mayo de 1743)

<http://www.mcu.es/ccbae/es/consulta/registro.cmd?id=178695>

5 Plano del Proyecto que se propone pa[r]a construir un Arzenal en el Puerto de Cartagena con Darzena i los Edificios... (19 de septiembre de 1749)

<http://www.mcu.es/ccbae/es/consulta/registro.cmd?id=178363>

6 Plano en que se Demuestran las Defenzas que se han puesto en el Puerto de Cartagena, Comunicaciones i Caminos que se... (1762) <http://www.mcu.es/ccbae/es/consulta/registro.cmd?id=181534>

7 Plano del Proyecto que se propone pa[r]a construir un Arzenal en el Puerto de Cartagena con Darzena i los Edificios correspondientes al Armamento i Desamo de los Nabios de S. M. http://www.mcu.es/ccbae/es/catalogo_imagenes/grupo.cmd?interno=S&posicion=1&path=1209&presentacion=pagina

Fig. 4.1.9. Ortofotos de los tres arsenales en la actualidad, 2010..... 108

Fuente: Instituto Cartográfico Nacional

Fig.4.1.10. SGE MP RM, 87 “Plano de la plaza de Cartagena, su población, fuertes y baterías...” Autor: Martín Zerméño 1765 - 1770..... 112

Fuente: A.G.R.M. http://archivoweb.carm.es/archivoGeneral/arg.muestra_detalle?idses=0&pref_id=2295452

Fig. 4.1.11: Algunos de los proyectos de instalaciones y equipamiento de la ciudad para su adecuación como Capital del Departamento Marítimo del Mediterráneo..... 112

Fuente. Elaboración propia, a partir de los planos disponibles en A.G.R.M. y PARES

Fig. 4.1.12: Ámbito y secciones de actuación del PEOPOCH, 2009 sobre plano de las fortificaciones de Carlos III..... 117

Fuente. Elaboración propia a partir de Plano I.11 “Delimitación del ámbito de actuación y secciones” del PEOPOCH (Plan Especial de Ordenación y Protección del Centro Histórico) y catastro actual enriquecido con los elementos defensivos.

Fig. 4.1.13: Proyecto de Casa Consistorial para Cartagena de 1899, donde puede verse la Puerta del Muelle y la dársena de Botes, en la actualidad Plaza de los Héroes de Cavite 119

Fuente: AMC- PL00229.

Fig. 4.1.14. Plan de fortificación de la costa..... 120

Fuentes:

1 AGS M. P. y D., 27-016 “Plano de costa que comprehende desde el puerto de Águilas hasta Torre Horadada, donde se manifiestan las torres que hay construidas en su extensión y las que se proyectan para la seguridad y resguardo de la dicha” Autor: Carta de Montanaro, Fermín Fecha: 31-12-1774

2y 3 AGMM AT-161. Atalas de Ordovás. Torre de Cabo de palos y Torre de la cañizada

Fig. 4.1.15 Poniendo velas al Campo de Cartagena..... 122-123

Fuente. Elaboración propia

Fig. 4.1.16 Grabado del Mar Menor de Carpe..... 125

Fuente. Conde, 1962

Fig. 4.1.17. Proyecto de urbanización del Monte de la Concepción, 1798..... 131

Fuente: A.G.R.M (Archivo General de la Región de Murcia)

1" Plano del castillo y sus alrededores. Plano que manifiesta la superficie plana que resultará verificado el desmante, con distinción de sitios que en ella se comprenden. N° 3, 19-2-1799"

2 "Plano n° 1. Plano que manifiesta la superficie que resultara si se ejecuta la demolición del castillo de la Concepcion y una parte de su monte hasta el nivel de la Yglesia Mayor antigua/ terreno que produce para poder edificar y distribución de calles y casas..." y "Perfil y elevación que pasa por la línea 1. 2. 3."

3 "Plano n° 2. Plano que manifiesta la superficie que resultara si se ejecuta la demolición del castillo de la Concepcion y una parte de su monte hasta el nivel del plano de la Puerta de la villa/ terreno que produce para poder edificar en el y la distribución de calles y casas que puede adaptarse para formar un nuevo barrio" y "Perfil y elevación que pasa por la línea 1. 2. 3." 22-2-1798. Ordovás, Juan José

4 "Plano, perfiles y elevaciones de un cuartel..., cuyo edificio puede ocupar los cuatro frentes de la plaza del barrio que se construya, verificado el desmante del castillo antiguo de la Concepcion". Plano n° 4, 1798

Fig.4.1.18. Proyectos de desecación y reparto de tierras del Almarjal, 1786-1792-1796..... 133

Fuentes:

1 "Plano del recinto de la plaza de Cartagena, su puerto, arsenal y dárcena, con el terreno que comprende todas las vertientes que derraman en el almajal en el que se manifiesta el proyecto practicado de orden de S. M. comunicada por el B. Fr. D. Antonio Valdés en 22 de noviembre de 1785 para la total extinción de las aguas que se estancan en él". 31-1-1786. Autor: Vodopich, Mateo Fuente: A.G.R.M

2 "Plano que manifiesta la disposición que tendrá el terreno del Almarjal de esta ciudad después de concluida la obra que se está ejecutando por Real Aprobación" 16-8-1792. Autor: Ordovas, Juan Jose Fuente: A.M.C CO03 -PL00006

3 "Plano que manifiesta la distribución de el Espacio de el Almarjal en 16 suertes de 32 tahullas cada una según Real Orden de S.M. de 14 de septiembre de 1790, en el que también se demuestra la disposición de los Caminos que sirven de trancitos, azarbes que devén hacerse para purgar las aguas del su suelo, y quanto conduce a llenar en esta parte el Proyecto aprobado" 31-5-1796. Autor: Ordovas, Juan Jose Fuente: A.M.C CO03 -PL00005

Fig.4.1.19. Plano del Puerto de Cartagena, ciudad y cercanías, con señalización de las franjas de protección de la plaza fuerte,durante el siglo XIX..... 134

Fuente: AMC- PL00115-. EX. Mapas, planos, partituras, etc. 18- Plano del puerto de Cartagena, ciudad y cercanías

Fig. 4.1.20. Comparativa del peso de las instalaciones militares dentro del suelo urbano como base de Galeras (XVII), como Capital del Departamento Marítimo de Levante (XVIII) y tras el derribo de las murallas y el proyecto de Ensanche (XIX)..... 136

Fuente: Elaboración propia

Fig. 4.1.21. Vista del Puerto y el Arsenal, y posición del Castillo de San Julián, teatro de la sedición ocurrida el 10 del actual.....	139
Autor: Anónimo. Grabado sobre fotografía de Laurent	
Fuente: Portal de Archivos Estatales	
Fig. 4.1.22. Imagen Aérea de la Academia General del Aire de Santiago de la Ribera (A.G.A. San Javier) en los años 40 y en la actualidad.....	140
Fuente: Fondos del Museo Municipal de San Javier y la autora, junio 2006	
Fig. 4.1.23. Cartagena, puerto y sierra minera.....	145
Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía del Catastro (2012) , del Plano de las minas y vías de transporte del termino de Cartagena y la Unión (1919), por Carlos Lanzarote (Archivo Municipal de Cartagena) y del expediente de declaración de la Sierra Minera como sitio Patrimonial (www.arqueomurcia.com) y del Vuelo de Ruiz de Alda de 1929-1932 (http://www.cartomur.com/)	
Fig. 4.1.24. Modernización portuaria de la bahía.....	151
Fuente: Elaboración propia	
Fig. 4.1.25. Proyecto Almazán de 1851, de una ciudad-puerto.....	151
Fuente: Elaboración propia.	
Fig. 4.1.26. Proyecto para el muelle de Alfonso XII, 1900 (copia de 1908).....	153
Fuente: AMC, PLO0093-. EX. Mapas, planos, partituras, etc. 1903. Dos planos del alzado del muelle de Alfonso xiii, de la muralla del mar y la ciudad y plano y sección del muelle al terminar el año 1900	
Fig. 4.1.27. Industria, ferrocarril y muelles de Santa Lucía	154-155
Fuente: 1 y 2 AMC Ch0094900001. Ex. Pyt. Reformado alcantarillado Cartagena y sus barrios San Anton, Sta.Lucia,y Concepcion;redactado en el seno C.Ensanche.... (P.1 Al 26 e). 1907 y PLO0054-. EX. Mapas, planos, partituras, etc. 1911 Plano de los muelles de Santiago y Santa Lucia , 23 de marzo de 1911 / 3 y 4 Egea Bruno, P. M. 1999. Cartagena: imagen y memoria. Elche: Ed. Artelibro. Fotos actuales elaboración propia, planos en Rubio Paredes, J.M. 2005. Cartagena: puerto de mar en el mediterráneo, Lunweg. Barcelona: Puerto de Cartagena. , fotografías históricas Egea Bruno, P. M. 1999. Cartagena: imagen y memoria. Elche: Ed. Artelibro.	
Fig. 4.1.28. La ciudad histórica: tejido celular.....	160-161
Fuente: Elaboración propia	

Capítulo 4.2.

Fig. 4.2.1 En el centro de la imagen de 1936 puede observarse la apertura de la calle Gisbert en Cartagena atravesando la colina de la Concepción, desde el cruce de la calle Cuatro Santos-Duque hasta el mar, con la rampa monumental de subida al Castillo tras la edificaciones de la Muralla del Mar y el edificio de las escuelas graduadas, marcando el fondo parcelario de 16 m, en el otro extremo..... 196

Autor: Fotos Ferrer, 1936

Fuente: Egea Bruno, P. M. 1999. Cartagena: imagen y memoria. Elche: Ed. Artelibro.

Fig.4.2.2 Aperturas de calles y traslaciones del centro. Relaciones puerto-ciudad-ferrocarril 198

GÉNOVA: 1. Génova, dentro de las antiguas murallas, Francesco María Accinelli siglo XIII. Fuente: www.marcocapurro.org/- 2 Génova 1855. Fuente: <http://www.miol.it/>-3. Guía de Italia de 1914. Fuente: <http://www.miol.it/>-4. Ortofoto 2012. Fuente: <http://maps.google.es/>- 5. Esquema apertura Strada Nuova, Fuente. Elaboración propia - 6.Strada Nuova-Vía Garibaldi, 1576, 250m Fuente. Elaboración propia.

MARSELLA: 1. Plan de Marseille en 1720. Fuente: gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France.- 2. Plan géométral de la ville, citadelles, port et arsenaux de Marseille par Razaud, 1743. Archives Municipales de Marseille. Fuente: gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France - 3. Marsella, proyecto Montricher y Gassend, 1858. Fuente:www.ub.edu/geocrit/sn-63.htm y Plan du port de Marseille, 18...Fuente: gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France- 4. Ortofoto 2012. Fuente:<http://maps.google.es/>-5. Esquema apertura Rue Impériale, Fuente. Elaboración propia-6. Rue Impériale-Rue de la République, 1855, 1000m Fuente. Elaboración propia.

BARCELONA: 1. Plano de 1855. Barcelona medieval. Fuente: <http://www.icc.es/>- 2. Plano Topográfico de Cerdà 1855. Fuente: www.anycerda.org- 3. Plano de Barcelona y sus alrededores en 1890. Aprobado Por El excmo. Ayuntamiento en Sesión del día 13 de Enero de 1891. Fuente: www.anycerda.org- 4. Ortofoto 2012. Fuente:<http://maps.google.es/>-5. Esquema apertura Vía Layetana, Fuente. Elaboración propia - 6. Vía Layetana 1859-1879, 800 m, Fuente. Elaboración propia.

CARTAGENA: 1. Plano del estado del terreno y obras del Arsenal de Cartagena en el día 15 de agosto de 1751 [MPD, 24, 002] (Copia Digital) Fuente: Archivo General de Simancas- 2 .Plano de Cartagena y su arsenal.1799. Fuente: <http://www.portal-cultura.mde.es/>-3.Proyecto de ensanche y Saneamiento.1897. Fuente: 1898 / Número 1164 Revista De Obras Publicas Ensanche, reforma y saneamiento de Cartagena. Ramos Bascuñana, Francisco;García Faria, Pedro;Oliver, Francisco- Fuente: 1898, 45, tomo I (1164): 28-31. ISSN:0034-8619 Deposito legal: M-156-1958- 4. Ortofoto 2012. Fuente:<http://maps.google.es/>-5. Esquema apertura Calle Gisbert, Fuente: Elaboración propia -6. Calle Gisbert,1864-1878, 400 m. Fuente: Elaboración propia.

NÁPOLES: 1. Matthaeus Merian: Neapolis,1638. Fuente: Corso Umberto I,- 2 .Plano de Nápoles,1815. Fuente: sit.provincia.napoli.i - 3. Nápoles, proyecto Giambarba, 1884. Fuente: www.ub.edu/geocrit/sn-63.htm- 4. Ortofoto 2012. Fuente: <http://maps.google.es/>-5. Esquema apertura Corso Umberto I, Fuente: Elaboración propia -6. Corso Umberto I,1884, 1400m. Fuente. Elaboración propia +

Fig. 4.2.3 Apertura de la Rue de la Republica en Marsella y de la calle Gisbert en Cartagena atravesando la colina de Le Panier y de la Concepción respectivamente.....	202-203
1 Autor: Adolphe Terris , Título: Ouverture, mise en viabilité et construction de la Rue Impériale de Marseille. Vue des chantiers prise du milieu de la Rue Montbrion , 1863	
Fuente: http://www.artnet.com/artists/adolphe-terris/past-auction-results	
2 Autor: Antonio Navarro Garrido.	
Fuente: Egea Bruno, P. M. 1999. Cartagena: imagen y memoria. Elche: Ed. Artelibro.	
3 y 4 Esquemas generales de Cartagena y Marsella, donde se señala la apertura de la calles, la posición del puerto y la estación del ferrocarril y los fuertes defensivos	
Fuente: Elaboración propia a partir de ortofoto actual y documentación de los planos históricos referidos en la Fig. 4.2.2.	
Fig. 4.2.4 El eje Serreta-Caridad-Gisbert, una nueva apertura al mar o la traslación del centro	204-205
Fuente: Elaboración propia a partir de la cartografía del Catastro (2012) y estudios arqueológicos del profesor Ramallo Asensio.	
Fig. 4.2.5 Imagen actual del arranque de la calle de Gisbert.....	207
Fuente. La autora, abril 2012	
Fig. 4.2.6 Comparación entre los proyectos para la calle Gisbert con una o dos rasantes.....	208-209
Fuente: Elaboración propia a partir de la documentación original de los proyectos, referencia del Archivo Municipal de Cartagena.:	
CH00934-00002. SS. Copias de planos del proyecto de urbanización de la calle de Gisbert y avenamiento, terraplenes y plantaciones del parque de recreo.1907	
CH00935-00001. Ex. memoria y plano de perfiles longitudinales de la calle Gisbert. 1903	
CH00935-00002. Ex. proyecto de urbanización de la calle de Gilbert y avenamiento de terraplenes. 1907	
Alzado: 1898 / Número 1164 Revista de Obras Publicas.	
Fig. 4.2.7 Imágenes del estado actual de la rasante superior e inferior de la calle Gisbert.....	210-211
Fuente: la autora, diciembre 2012	
Fig. 4.2.8 La ciudad y los trazados ferroviarios.....	215
Fuente: Elaboración propia	
Fig. 4.2.9. Proyecto de Ensanche, Reforma y Saneamiento de Cartagena, 1896....	220
Autores: Ing. Pedro García Faría, Arq. Francisco de Paula Oliver y Rolandi, Ing. Militar Francisco Bascañana	
Fig. 4.2.10 La traslación del centro.....	223
Fuente: Elaboración propia.	
Fig. 4.2.11 La calle de la estación. Planta y perfil.....	226-227
Fuente: Elaboración propia.	

Fig. 4.2.12. El sector de Levante. El sureste del Ensanche: el barrio de Santa Lucía.....	231
Fuente: Elaboración propia.	
Fig. 4.2.13. Las fronteras físicas: sección y alzado.....	232
Fuente: Elaboración propia	
Fig. 4.2.14. Perspectiva aérea del entorno de la estación actual y del Sector de Levante.....	234
Fuente: Elaboración propia	
Fig. 4.2.15 La extensión del eje de la estación	238-239
Fuente: Elaboración propia	
Fig. 4.2.16 El centro dual.....	244-245
Fuente: Elaboración propia.	
Fig. 4.2.17 Cambio de centralidad, de las Puerta de Murcia a las de San José	250
Fuente: Egea Bruno, P. M. 1999	
Fig. 4.2.18. Grandes operaciones residenciales entorno a Santa Lucía.....	255
Fuente. Elaboración propia	
Fig. 4.2.19. Esquema del vestíbulo de las tres estaciones.....	260
Fuente: Elaboración propia	
Fig. 4.2.20. La puerta de San José y la estación de ferrocarril M.Z.A. durante las inundaciones de principio de siglo.....	262
Fuente: Egea Bruno, P. M. 1999.	

Capítulo 4.3.

Fig. 4.3.1 Estructura general de la ciudad de Cartagena.....	268-269
Fuente: Elaboración propia	
Fig.4.3.2. Parcelación y edificación del recinto histórico 1860-1900.....	278-279
Fuente: Elaboración propia a partir de hojas kilométricas del catastros, Instituto Geográfico Nacional	
Fig. 4.3.3 Esquema del archipiélago de recintos.....	283
Fuente. Elaboración propia	
Fig.4.3.4. Propuesta de remodelación del Muelle de Alfonso XII, 1988.....	286
Autores: los arquitectos Jordí Garcés y Enric Soria	
Fuente: http://www.jordigarces.com/proyecto.php?id=12	
Fig.4.3.5 Proyecto para el Museo del Teatro Romano de Cartagena 1999.....	287
Autor: Rafael Moneo	
Fuente: Elaboración propia a partir de documentación disponible en http://www.teatroromanocartagena.org/	

Fig. 4.3.6. La tercera dimensión. Sección urbana desde el Monte de la Atalaya hasta el de Despeñaperros, atravesando el cerro de la Concepción y mirando hacia el mar.....	289
Fuente: Elaboración propia	
Fig. 4.3.7. La tercera dimensión. Detalle del cerro de la Concepción, cortando el proyecto de rehabilitación del teatro romano, de los refugios republicanos y subida al Castillo de la Concepción y del anfiteatro.....	289
Fuente: Elaboración propia	
Fig. 4.3.8 Mapa de riesgos e infraestructuras.....	291
Fuente: elaboración propia	
Fig. 4.3.9. Mapa de riesgos urbano.....	292-293
Fuente: elaboración propia	
Fig. 4.3.10 Obras de 2008 para el control de las inundaciones en las ramblas de los Barreros y Benipila.....	295
Fuente: Ayuntamiento de Cartagena	
Fig.4.3.11 Proyecto de Mateo Vodopich 1786, sobre catastro actual.....	298
Fuente: Elaboración propia	
Fig. 4.3.12. Proyecto de Juan Ordovás 1792, sobre catastro actual	299
Fuente: Elaboración propia	
Fig. 4.3.13. Proyecto de Bascuñana 1888, sobre catastro actual	301
Fuente: Elaboración propia	
Fig. 4.3.14. La estructura verde como espacio resiliente.....	304-305
Fuente: Elaboración propia	
Fig.4.3.15 Cartagena en búsqueda de su imagen de gran ciudad- Almazán, 1851	309
Fuente: Elaboración propia	
Fig.4.3.16 Cartagena en búsqueda de su imagen de gran ciudad. Primer Proyecto de Ensanche, 1896.....	310
Fuente: Elaboración propia	
Fig.4.3.17 Cartagena en búsqueda de su imagen de gran ciudad. Proyectos de Casas Baratas, 1929-1932.....	311
Fuente: Elaboración propia	
Fig.4.3.18 Estructura viaria y desplazamiento de la estación del ferrocarril, esquema A del plan de 1974.....	312
Fuente: Elaboración propia	
Fig. 4.3.19. Primer proyecto de Ensanche.....	316
Fuente: Elaboración propia	
Fig. 4.3.20. Segundo proyecto de ensanche.....	317
Fuente: Elaboración propia	

Fig. 4.3.21. La formación del Municipio de la Unión.....	319
Fuente: Elaboración propia a partir de http://cronicasmineras.blogspot.com.es/	
Fig. 4.3.22. Retículas y tejidos mallados proyectados como modelos de extensión de Cartagena.....	322-322
a. Esquemas de la malla del primer ensanche (segun jerarquia viaria)	
b. Esquema del segundo proyecto de ensanche	
Fuente: Elaboración propia	
Fig. 4.3.23. Una ciudad dispersa del XIX: las villas burguesas y el crecimiento de los suburbios.....	324-325
Fuente: Elaboración propia (ver Tabla 4.3.2. en Anexos)	
Fig. 4.3.24. Fotografía de las Puertas de Murcia, lugar de intercambio y parada de los tranvías urbanos a principios del siglo XX.....	333
Autor: Passaporte, António (1901-1983)	
Fuente: Fototeca, LOTY 05784 .	
Fig. 4.3.25 Primeras líneas de tranvía eléctricos 1923 y máximo desarrollo de la mismas 1936.....	334
Fuente:	
1 AMC-PL00010-. EX. Mapas, planos, partituras, etc. 1923 Plano de concesiones de la empresa de tranvías eléctricos de Cartagena (fotocopia)	
2 AMC-CH0203800017. Ex. tranvías de Cartagena. 1946-1949	

Capítulo 4.4.

Fig.4.4.1 : Plano parcial de la zona norte del ensanche de la ciudad de Cartagena, En dicho ensanche se hallan comprendidos los terrenos propiedad del Ayuntamiento que se han de ceder a la Compañía de Ensanche, Urbanización y saneamiento en virtud de contrato de permuta aprobado por R.O. de 13 de noviembre de 1897. Fecha: 9-8-1901.....	350
Fuente: Archivo General de la Región de Murcia. AGRM/254. PLANERO, 181/6 Disponible en: http://archivoweb.carm.es/archivoGeneral/arg.muestra_detalle?idses=0&pref_id=2491003	
Fig.4.4.2 El paseo de Alfonso XIII en el primer proyecto de Ensanche.....	353
Fuente: Elaboración propia	
Fig. 4.4.3. El paseo de Alfonso XIII en el segundo proyecto de Ensanche.....	353
Fuente: Elaboración propia	
Fig. 4.4.4. Fig. 4.4.4. El salto de la rambla de Benipila: indecisiones en los puentes y la configuración de la Plaza de España, procesos de unión de los arrabales históricos a la estructura general de la ciudad	354
Fuente: Elaboración propia	

Fig. 4.4.5 Serie de ilustraciones sobre el sector del Hóndon-La Aparecida.....	356-357
Fuente: Elaboración propia	
Fig.4.4.6. El paseo de Alfonso XIII construido.....	360-361
Fuente: Elaboración propia (Esquema ritmos y esquinas)	
Fig. 4.4.7 Incremento de superficies urbanizables: Comparativa entre el PGOU 2009 y la modificación propuesta mod. 12.3 de 2012.....	365
Fuente: GEMUC (Gerencia Municipal de Urbanismo de Cartagena)	
Fig. 4.4.8 Crecimientos vinculados a los ejes norte (existentes) y este (proyectados).....	366
Fuente : Elaboración propia	
Fig. 4.4.9. La geografía y las infraestructuras lineales entre Cartagena y cabo de Palos.....	369
Fuente: Elaboración propia.	
Fig. 4.4.10. Centro histórico y barrios a principio de siglo, primera urbanización del ensanche 1929 y los 4 proyecto acogidos a la Ley de casas baratas, en rojo los proyectos construidos.....	378-379
Fuente: elaboración propia	
Fig. 4.4.11. Ortofotos de 1929 y 1956 de la ciudad y el puerto de Cartagena.....	380
Fuente: Sitmur	
Fig. 4.4.12. Trazados y operaciones residenciales dentro de la estructura del ensanche hasta 1956.....	382-383
Fuente. Elaboración propia	
Fig. 4.4.13. Plan del 61 y barriadas construidas del 60 al 81.....	386-387
Fuente. Elaboración propia	
Fig. 4.4.14. Fragmentos en la periferia: barriadas y planes parciales.....	389
Fuente: Elaboración propia	
Fig.4.4.15. Cartografía de la periferia : barriadas y collage de planes parciales...	394-395
Fuente: Elaboración propia	
Fig. 4.4.16. El Arco de los barrios. Esquema de la ciudad circulaciones viarias radiales y rondas superior e inferior , junto a los itinerarios de relación con el centro.....	401
Fuente: Elaboración propia	
Fig. 4.4.17. El Arco de los barrios.....	410-411
Fuente: Elaboración propia.	
Fig. 4.4.18. El arco de los barrios: espacios de relación y fronteras.....	415
Fuentes: Elaboración propia	

Capítulo 4.5

- Fig.4.5.1 Muralla de Mar. (imágenes y grabados).....** 431
 Fuentes: 1 Plano de la ciudad, puerto y arsenal de Cartagena. AMC. Vicente Tofiño; 2 Muralla del Mar. Plano de Cartagena y su Arsenal.1799 Portal de Cultura de Defensa. Ordovás; 3 Fotografía de Laurent 1888. Cartagena: imagen y memoria. Egea Bruno. P. M. 1999. Elche: Ed. Artelibro; 4 Puerto deportivo y 5 Terminar de cruceros. David Frutos. <http://www.lejarraga.com/>
- Fig.4.5.2 Evolución de la Muralla del Mar.....** 433
 Fuentes: , 6, 7 y 8 Egea Bruno, P. M. 1999. Cartagena: imagen y memoria. Elche: Ed. Artelibro. 9 Simular de la Autoridad Portuaria de Cartagena <http://simulador.apc.es/>
- Fig. 4.5.3 Estructura de la propiedad del Sector de Levante.....** 437
 Fuente. Elaboración propia
- Fig. 4.5.4. Serie de ilustraciones sobre el Paseo de las Delicias.....** 438-439
 1-Imagen desde Paseo de las Delicias hacia el muelle de San Pedro
 Fuente: Elaboración propia
 2 Detalle de diferencia de cota entre los muelles del sector de Levante y Paseo de las Delicias.
 Fuente: Elaboración propia
 3 Sección capaz de Santa Lucía
 Fuente: Elaboración propia
 4 Planta: detalle del plano e Tofiño
 Fuente: 1 AMC-Plano de la ciudad, puerto y arsenal de Cartagena. Vicente Tofiño
 5. Imagen del Paseo de las Delicias entre las Puertas de San José y el Pinacho
 Fuente: Egea Bruno, P. M. 1999. Cartagena: imagen y memoria. Elche: Ed. Artelibro.
 6 Fotografía actual del Paseo de las Delicias, en la Plaza del Pescador
 Fuente: Elaboración propia
- Fig. 4.5.5. La ocupación del Monte de San Julián. La ciudad más allá de los diques de la Curra y Navidad.....** 442
 Fuente. Elaboración propia
- Fig. 4.5.6 Cartagène, vue prise du foubourg Sta. Lucie, dessiné d'après nature por Chapuy, 1830-1840** 450
 Fuente: Biblioteca Nacional, Sig. 10- 23/34567
- Fig. 4.5.7 Evolución de la fachada litoral.....** 452
 Fuente. Elaboración propia
- Fig. 4.5.8 Instalaciones y Comunicaciones internas del Puerto de Cartagena.....** 456
 Fuente: Memoria anual del puerto, 2013
- Fig. 4.5.9 Propuestas del PEOCH, 2005. Nuevas edificaciones, dotacional y sistema viario.....** 460
 Fuente: elaboración propia

Fig. 4.5.10 Propuestas del PEOCH, 2005 Remodelación edificatoria y derribos	461
Fuente: elaboración propia	
Fig. 4.5.11 Propuestas del PEOCH, 2005. Principales recorridos, BIC y espacios libres.....	461
Fuente: elaboración propia	
Fig. 4.5.12 Propuestas del PEOCH, 2005. Remodelación del cerro de Despeñaperros, adecuación universitaria y arqueológica.....	463
Fuente: elaboración propia	
Fig.4.5.13 Estado liminal del Casco Histórico.....	464
Fuentes: 1 y 2 Vistas del Proyecto del Parque Arqueológico en el Molinete. Arq. Martín Legárraga. Fuente: David Frutos. Fotógrafo de arquitectura. 3. Escaleras mecánicas de acceso al Parque Arqueológico del Molinete. Fuente: elaboración propia. 4 Imagen del entorno de las escaleras mecánicas de acceso al Molinete. Fuente: https://i.ytimg.com/vi/jyRP1mRL90g/maxresdefault.jpg	
Fig. 4.5.14. El tripolo Murcia-Cartagena-Mar Menor, estructura territorial.....	466-467
Fuente: Elaboración propia	
Fig. 4.5.15. Las orillas del Mar Menor	469
Fuente: Elaboración propia	
Fig. 4.5.16. Transformación de la bahía de Portman por los residuos mineros del Lavadero Roberto (Tío Lobo - Peñarroya).....	473
Fuente. Elaboración propia.	
Fig. 4.5.17. Núcleos urbanos, “Resort” e infraestructuras en la Región de Murcia.....	475
Fuente: Elaboración propia	
Fig. 4.5.18 “Ruinas modernas”, Urbanización Estrella del Mar, Los Urrutias. Situada entre los espacios protegidos de las abandonas salinas de Lo Poyo y El Carmolí.....	481
Fuente: Elaboración propia	
Fig. 4.5.19 Resorts turísticos en el secano de la Altiplanicie de la Sierra de Carrascoy. La Torre Golf Resort. Altiplanicie Sierra de Carrascoy. Complejo residencial “enchufado” al corredor C-3319.....	482
Fuente: Elaboración propia	
Fig. 4.5.20 Resorts turísticos del litoral vinculados a los núcleos tradicionales turísticos de sol y playa Serena Golf • Litoral (Los Alcázares). Complejo residencial en continuidad con el tejido urbano.....	483
Fuente: Elaboración propia	

