

El inicio de la Cartagena moderna. El eje Serreta-Caridad-Gisbert, una nueva apertura al mar o la traslación del centro

Celia Martínez Hidalgo



Arquitecta. Investigadora del Laboratorio de Urbanismo y Ordenación del Territorio [ETSAB/UPC], Personal Docente e investigadora del Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio en la E.T.S. de Arquitectura de la Universidad de Granada. Granada [Andalucía], España. <celiamarmar@gmail.com>.

V Seminário Internacional de Investigación en Urbanismo. Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio [Universidad Politécnica de Catalunya]; Instituto de Arte Americano [Universidad de Buenos Aires]; Instituto del Conurbano [Universidad Nacional de General Sarmiento]. Barcelona [España]; Buenos Aires [Argentina], jun., 2013. [Conpadre n.15/2013].

Resumen

Las ciudades mediterráneas como Cartagena muestran un paisaje urbano donde se superponen, complementan o yuxtaponen los tiempos históricos. La apertura de la calle de Gisbert es posiblemente la primera actuación urbanística innovadora sobre la ciudad antigua cambiando la manera de entender lo urbano y redefiniendo las relaciones geográficas de su emplazamiento. Es 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 del Puerto. Esta comunicación expone el estudio sobre el eje Serreta-Caridad-Gisbert, elemento urbano condensador de los cambios comarcales. ¿Puede el éxito de una actuación urbana equilibrar el territorio del que forma parte?

Palabras clave

Cartagena, territorio, urbano, puerto.

The Beginings of Modern Cartagena. The axis Serreta-Caridad-Gisbert, a new opening to the sea or the translation of the center

Abstract

Mediterranean cities as Cartagena superpose, complement or juxtapose the historical times on their urban landscape. The opening of Gisbert's street is possibly the first innovative action to develop the ancient Cartagena, changing the way we understand the urban fact and re-defining the geographical relations within its sit. It was a project developed by the liberal politicians of the 19h Century and the physical projection of the new social class linked to the economic development in mining, industry and trade. All this was provided by the surrounding mountains and its port. This paper exposes the work done on the Serreta-Caridad-Gisbert axis. This urban element is the condenser of the regional changes. Can the success of an urban action balance its territory?

Keywords

Cartagena, territory, urban, port.

Antecedentes y Encuadre Temático

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 determinan las épocas de bonanza de la comarca y el crecimiento de las ciudades.

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 (Cartagena era entonces Arsenal Militar y capital del Departamento Marítimo del Mediterráneo, junto a Ferrol y Cádiz).



Figura 1. Superposición del proyecto del Arsenal de Marina de Sebastián Feringán (1751), áreas de la ciudad romana y medieval, sedimentos del Mar de Mandarache, trazado de la Calle Gisbert y manzanas del catastro 2012. 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>

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.

Cartagena comparte con otras ciudades portuarias, – donde la burguesía de los negocios, la incipiente clase media y el estamento social ocupado por profesionales liberales (médicos, ingenieros, militares, arquitectos, abogados, etc.) tuvo un peso considerable –, 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, Almería, Valencia, [...], todas estas ciudades-puerto alcanzaban o superaban los 50.000 habitantes en el primer decenio del siglo XX, duplicando su población entre las últimas décadas del siglo XIX y las primeras del XX.

Tabla1. Crecimiento de la población entre 1860-1910 e inicio del Proyecto de Ensanche

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 ENSANCHE
Barcelona	189.948	272.481	533.000	1857
Málaga	94.732	115.882	136.365	1861
Alicante	34.926	31.162	55.300	1874
Valencia	107.703	143.861	233.348	1884
Cartagena	54.315	75.905	102.542	1896
Cádiz	71.521	65.028	67.174	1900
Almería	29.426	40.338	48.407	1900

GÉNOVA



MARSELLA



BARCELONA



CARTAGENA



NAPOLES



Figura 2. Aperturas de calles y traslaciones del centro. Relaciones puerto-ciudad-ferrocarril. GÉNOVA: 1. [...]

[...] Génova, dentro de las antiguas murallas, Francesco Maria 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 Topgrafico de Cerdà 1855. Fuente: www.anycerda.org- 3.Plano de Barcelona y sus alrededores en 1890. Aprobado Por El exemo. 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, 800m, 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 Basquiana, Francisco;García Faria, Pedro;Oliver, Francisco- Fuente: 1898, 45, tomo I (1164): 28-31. ISSN:0034-8619 Depósito 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, 400m. Fuente: Elaboración propia. NÁPOLES:1. Matthaeus Merian: Neapolis,1638. Fuente: Corso UmbertoI,-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 UmbertoI, Fuente: Elaboración propia-6. Corso Umberto I,1884, 1400m. Fuente: Elaboración propia.

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 es el propósito principal de esta investigación.

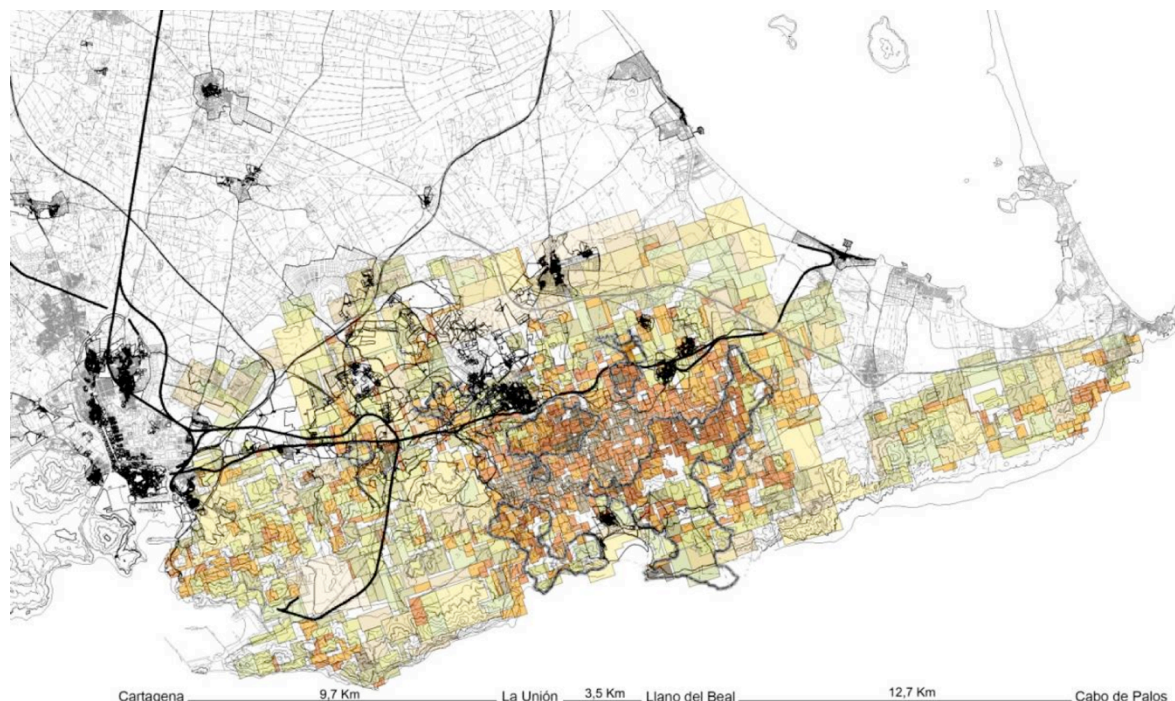


Figura 3. Cartagena, puerto y sierra minera. En la imagen observamos la sobreexplotación de la Sierra Minera (los colores representan las distintas mínimas en función de su superficie), los perímetros del sitio patrimonial de la Sierra Minera en su parte central, en gris las parcelaciones actuales y en negro el crecimiento de los núcleos vinculados al ferrocarril a principios del s.XX. 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/>>.

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 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 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 y agrícola, iniciándose en la comarca una fiebre urbanizadora que ha durado hasta la actual crisis inmobiliaria.

Hipotesis

El territorio, es nuestro territorio. 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. Hablaba Maria Rubert de Ventós, en una reciente lectura de tesis, 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. Para ello es necesario generar conocimiento local, práctico y riguroso que logre formular las preguntas adecuadas y permita tomar decisiones en el momento que exista la oportunidad de actuar.

Metodología y Objetivos

Descubrir los “ápices” de este territorio es el objetivo principal de la investigación. El estudio del urbanismo de Cartagena y su Campo en el pasado y presente permitirá buscar las sensibilidades espaciales, las peculiaridades del lugar, la escala y los matices locales. 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 grandes contextos geográficos y viceversa. El carácter monográfico de la tesis busca derivar en práctica las teorías globales y problemáticas comunes a la reforma interior de las ciudades y a las políticas de equilibrio territorial. Ello nos dotará de argumentos para futuras reflexiones, favoreciendo acciones precisas y eficientes de diversa escala y heterogénea envergadura, que generaran plusvalías de las ideas existentes sobre la ciudad a lo largo del tiempo, encontrando los mejores lugares, los ápices, donde actuar.

Esta comunicación muestra el trabajo realizado sobre el eje Serreta-Caridad-Gisbert. Este 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. La calle Gisbert, abierta como escenario de paso entre el puerto y la ciudad, une en su construcción el tiempo cotidiano de la vida diaria y el largo plazo de los proyectos institucionales. Con temporalidad cíclica es lugar de discusión sobre las relaciones deseadas entre la ciudad y el mar. Episodio urbano capaz de explicar desde lo local rasgos generales de las ciudades españolas y mediterráneas durante los siglos XIX y el XX, es hoy un escenario urbano complejo, muestra de proyectos locales colectivos e individuales. Para lograr definir los espacios relevantes de Cartagena y su campo, sus ápices, se ha situado al objeto urbano

(en este caso la apertura de la calle Gisbert) en el centro de la discusión. El caso de estudio es abordado desde tres perspectivas:

- **El tiempo corto. Observación directa. Reconocimiento físico de los lugares:** Análisis sobre el estado actual, planes para el corto y medio plazo. Para ello se han realizado diversas visitas de campo y se ha participado de la actualidad local por noticieros, portales de las distintas administraciones y foros digitales.
- **El tiempo medio. Conocimiento específico:** Fuentes directas: Análisis de los proyectos, planes y cambios sociopolíticos 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.
- **El tiempo largo. Conocimiento diagonal entre lugares y periodos históricos. Fuentes indirectas:** Contextualización de los 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 con otras ciudades puerto mediterráneas.

Una vez realizada la búsqueda y encuadre del caso de estudio comienza el trabajo gráfico sobre las imágenes compiladas, eje vertebrador de la investigación. Los diversos conocimientos adquiridos buscaran su encaje espacial comprobando medidas, relaciones, inercias, trazas dominantes y lugares simbólicos. Los nuevos gráficos y mapas resultantes de la investigación, contruidos a partir del conocimiento adquirido a modo de collage de épocas, ideas y escalas, serán parte de las conclusiones de la tesis.

Delimitación del caso de estudio: el eje Serreta-Caridad-Gisbert

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 históricos¹. 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 Republica en Marsella o la Laietana en Barcelona). No olvidemos que en el momento de su construcción Cartagena está fuertemente conectada por mar.

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,

¹ Se hace referencia a los tres tiempos históricos definidos por Braudel en *El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II*.

Holanda, Italia, Alemania y Rusia fueron los países a donde mayor cantidad de mineral se exportó. 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-Orán y desde 1874 hacia escala en Cartagena]. [...] Relacionado con los barcos de Orán estaba el proyecto de tren París-Cartagena, que habría de ponerse en combinación con el transatlántico "M.L. Villaverde" (PEREZ ROJAS, 1987).

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.

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 Militar². Se sitúa tangente a la entonces plaza de Toros, construida en 1854 sobre el Anfiteatro romano, y recupera la orientación del trazado romano.

Si observamos con detenimiento el plano arqueológico de Cartagena vemos como 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. Con la construcción del Arsenal y las murallas 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 la 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 de La Linterna, que constituían un barrio de mala fama conocido popularmente como Mundo Nuevo (Casal, 1930). 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 translación del centro simbólico de la ciudad hacia el Este, aun hoy por consolidar. El proyecto de Ensanche,

² 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).

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 complejidad. 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.

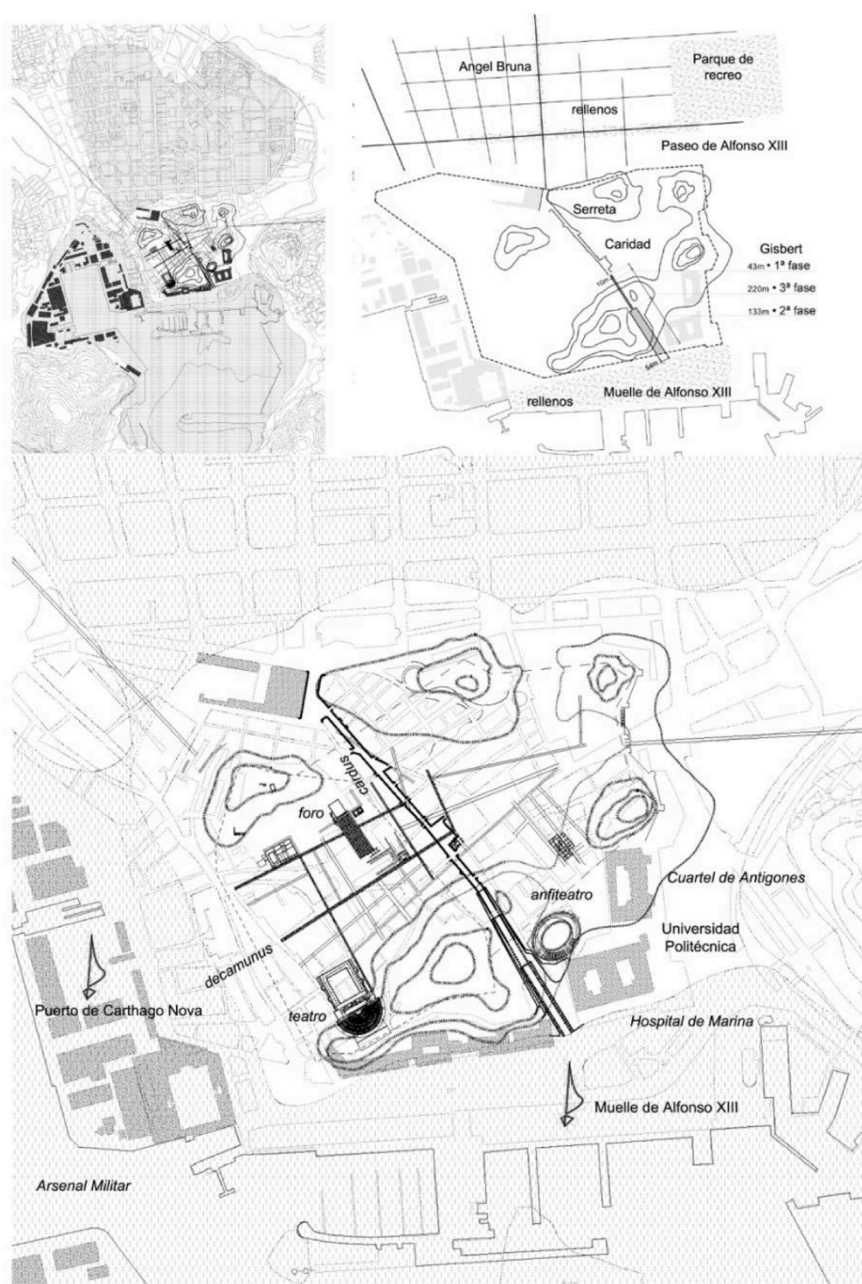


Figura 4: El eje Serreta-Caridad-Gisbert, una nueva apertura al mar o la traslación del centro. En las imágenes podemos ver las trazas de Cartago Nova superpuestas al catastro actual. El sombreado representa las zonas inundadas en época romana. Elaboración propia a partir de la cartografía del Catastro (2012) y estudios arqueológicos de Ramallo Asensio.

El proyecto original, planteado como una actuación integral de vialidad, urbanización, saneamiento y edificación, proponía una doble rasante, es decir:

- 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 y las condiciones higiénicas del recinto amurallado,
- 2) una rasante superior, que partiendo del mismo punto avanzaba hasta alcanzar la cota del 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.

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

El trabajo sobre el eje Serreta-Caridad-Gisbert, aun en proceso, está produciendo una serie de cartografías de escalas y tiempos diversos, donde se incidirá sobre la condensación en este elemento urbano de los procesos económicos, sociales y políticos de ámbito territorial.

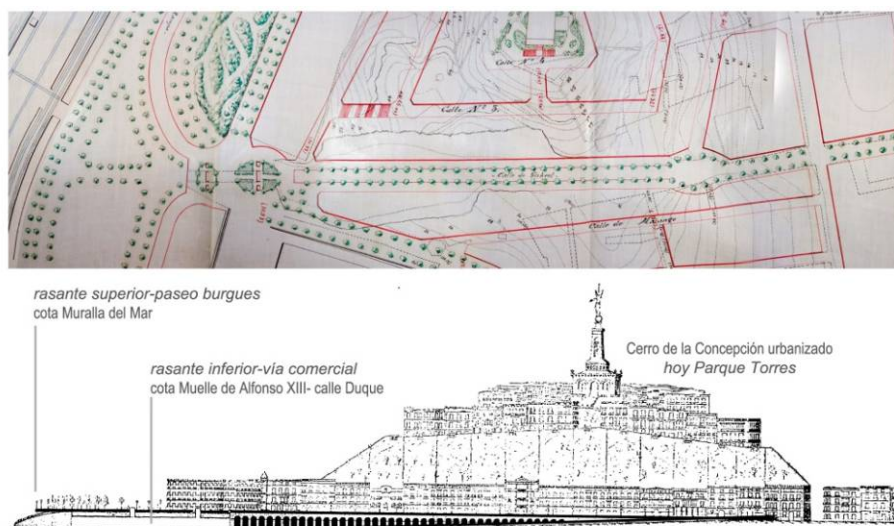


Figura 5: Proyecto para la calle Gisbert con doble rasante. Fuente: Planta: CH0093500002. Ex. Proyecto de urbanización de la calle de Gisbert y avenamiento de terraplenes. 1907 Archivo Municipal de Cartagena. Alzado: 1898 / Número 1164 REVISTA DE OBRAS PUBLICAS, anotaciones de la autora.

Referencias

AMC. (Archivo Municipal de Cartagena). Consulta de documentos, memorias y planos originales de los distintos proyectos de la calle de Gisbert y del ensanche. Cajas: CH00222, CH00319, CH00321, CH00322, CH00323, CH00325, CH00334, CH00929, CH00930, CH00931, CH00932, CH00933, CH00934, CH00935, CH00940, CH00944, CH00946, CH00951, CH01887.

BERROCAL CAPARRÓS, M.C.; DE MIQUEL SANTED, L.E. El urbanismo romano de Carthago-Nova: ejes viarios. En: **Anales de prehistoria y Arqueología**. Murcia, 1991. Cap. 7-8, p.189-197.

BRAUDEL, Fernand. **El Mediterráneo y el mundo mediterráneo en la época de Felipe II**. 2nd ed. 1987 en español, México: Fondo de Cultura Económica, 855p.

CROSAS, Carles. **El despertar de la Habana moderna variaciones sobre la regularidad**. CICLO DE CONFERENCIAS DEL MÁSTER DE URBANISMO DE LA UNIVERSIDAD DE GRANADA, 20 de noviembre 2012.

DE SOLÀ-MORALES I RUBIÓ, Manuel. **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, 2008. 578p.

FOURNIER, Pierre y MAZZELLA, Sylvie. **Marseille, entre ville et ports : les destins de la rue de la République**. Paris: Découverte, 2004. 320p.

GÓMEZ ORDÓÑEZ, J.L. y DE SOLÀ-MORALES I RUBIÓ, M. Crecimiento Urbano como inversión en capital fijo. El caso de Barcelona 1840-1975. Madrid, 1977: **Ciudad y territorio. Revista de Ciencia Urbana**, 2/77, 53-63p.

LEPETIT, Bernard. **Les Formes de l'expérience. Une autre histoire sociale** Paris: Albin Michel, 1995. 337p.

PARCERISA, Josep . **El urbanismo de las ciudades. Cuatro argumentos del novecientos español**. Ciclo de conferencias del Máster de Urbanismo de la Universidad de Granada, 17 de diciembre 2012.

POËTE, Marcel, et al. **Introducción al urbanismo: la evolución de las ciudades**. Barcelona: Fundación Caja de Arquitectos, 2011. 317p.

RAMALLO ASENSIO, S. et al. **Carthago Nova y su espacio suburbano. Dinámicas de ocupación en la periferia de la urbs**. Congreso Internacional las áreas suburbanas en la ciudad histórica. Topografía, usos, función. Córdoba, 19-21 de octubre 2010. Monografía de Arqueología Cordobesa, 18. 211-254p.

ZEVI, Bruno. **Saper vedere l'urbanistica**. Torino: Giulio Einaudi, 1971. 363p.