

ACE 29

Electronic offprint

Separata electrónica

UN PROYECTO CENTRAL EN LA FORMACIÓN MODERNA DE CARTAGENA. LA ESTACIÓN FERROVIARIA COMO RÓTULA ENTRE BARRIOS (1896, 1900-1906, 2006)

Celia Martínez Hidalgo

Cómo citar este artículo: MARTÍNEZ, C. *Un proyecto central en la formación moderna de cartagena. La estación ferroviaria como rótula entre barrios (1896, 1900-1906, 2006)* [en línea]

ACE

Architecture, City, and Environment
Arquitectura, Ciudad y Entorno

c

ACE 29

Electronic offprint

Separata electrónica

Fecha de consulta: dd-mm-aa. En: ACE: Architecture, City and Environment = Arquitectura, Ciudad y Entorno, 11 (29): 85-103, 2015. DOI: 10.5821/ace.11.29.3775. ISSN: 1886-4805.

CENTRAL PROJECT IN CARTAGENA'S CONTEMPORARY URBAN DEVELOPMENT. THE RAIL STATION AS ARTICULATION AMONG NEIGHBORHOODS (1896, 1900-1906, 2006)

Key words: Urban history; urban project; urban renewal; railway stations; mediterranean cities

Abstract

The main objective of this article is to describe, from a historical perspective, the adequate relation between the local rail network system and the city -the centrality of the rail station and its connection with the neighborhoods of its surroundings- at Cartagena.

The article analyzes Cartagena's urban issues taking into consideration the singularity of Cartagena's railway station, from its opening in the nineteenth century until the current opportunity provided by its upgrade to high speed rail networks. To that end, three decisive moments of its evolution are narrated as follows: 1 The station within the 1896 Ensanche's draft context, 2 The passenger terminal building and its connection with the historical city center by Station Street (1904, 1906 and 1912), 3 the open process for urban renovation in the first decade of the century, regarding railway facilities together with station district.

The last chapter highlights the possible benefits of the station's central location upon both the city and rail service.

ACE

Architecture, City, and Environment
Arquitectura, Ciudad y Entorno

c

UN PROYECTO CENTRAL EN LA FORMACIÓN MODERNA DE CARTAGENA. LA ESTACIÓN FERROVIARIA COMO RÓTULA ENTRE BARRIOS (1896, 1900-1906, 2006)

MARTÍNEZ HIDALGO, Celia¹

Remisión inicial: 10-03-2015

Remisión final: 20-08-2015

Palabras clave: Historia urbana; proyecto urbano; renovación urbana; estaciones ferroviarias ciudades mediterráneas.

Resumen

La elaboración de una adecuada articulación entre ferrocarril y ciudad -centralidad de la estación y relación con/entre los barrios de su entorno-, en Cartagena, desde una perspectiva histórica, es el objetivo principal de este artículo.

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:

- La estación en el proyecto de Ensanche de 1896.
- 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).
- 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 conjunta².

En el último apartado se apuntan los beneficios de la posición central de la estación tanto para la ciudad como para el servicio ferroviario.

¹ Celia Martínez Hidalgo: Universidad de Granada. Email de contacto: celiarmarmar@gmail.com

² La construcción de un centro dual (supuesto por el nuevo barrio de la estación, en la prolongación a levante de la Avenida América, con la estación de ferrocarril como rótula entre el centro histórico y los terrenos del Hondón en los que se proyecta ese nuevo barrio), así como la paralela renovación de las instalaciones ferroviarias, constituyen un episodio importante en la discusión que plantea este artículo pero no se incluye en el mismo por problemas de extensión. Podrá consultarse en la tesis doctoral de la autora.

1. Introducción

Ahora, cuando tiene lugar la gran modernización ferroviaria, con la llegada a Cartagena del tren de alta velocidad (en adelante, 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 algo más de 100 años. Aunque se ha de manifestar que lo que preocupa en este artículo es la importancia estructurante para la forma urbana del proyecto unitario del barrio de la estación y la traza ferroviaria en la localización actual³.

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.

Las consideraciones siguientes, abordan 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, el hilo conductor de este artículo, 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 (punto 4); y a los barrios, sea al centro histórico o el barrio de Santa Lucía, tan central como marginal (punto 5).

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.

En Cartagena la llegada de la alta velocidad no cambia sustancialmente, aunque si refuerza, su integración en la red de ciudades europeas, produciendo el efecto de ciudad *destacada* en el

³ 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

territorio, accesible y atractiva (efecto estudiado por diversos autores como Ureña, Ribalaygua o Santos). 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 en este artículo 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.

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

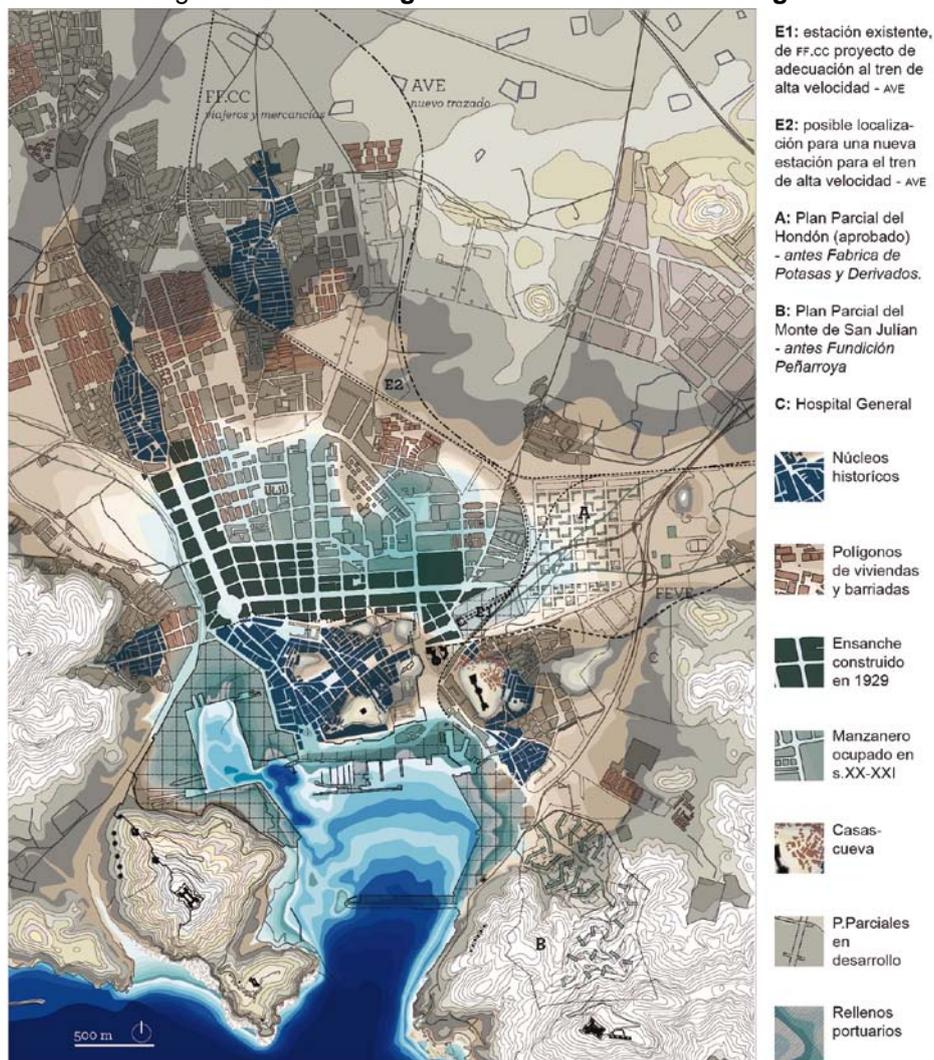
La forma urbana actual de Cartagena (Figura 1) extendida hacia el Norte sobre la llanura, constreñida por la rambla de Benipila al O y la traza ferroviaria sobre la vaguada de la del Hondón al E, se despliega como un agregado de tramas urbanas diferentes. El camino hacia Murcia, la conexión con su traspais 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. Al Este y al Oeste, separados del núcleo amurallado por las mencionadas ramblas, encontramos los arrabales históricos de Santa Lucía y La Concepción.

“Cuando en el siglo XIX el ferrocarril llega a las ciudad se sitúa con arreglo a ciertas pautas nada casuales. Se coloca 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 este, extendiéndolo y configurando una nueva centralidad " (Herrero, Leiva, 1985). Es este el caso de Cartagena donde la estación terminal es situada por el proyecto de Ensanche de 1896 (punto3), 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 (punto 4, Figura 4), 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 (punto 5).

Figura1. Estructura general de la ciudad de Cartagena



Notas: La imagen muestra los diversos tejidos urbanos de la ciudad de Cartagena: el centro histórico y los arrabales, la malla del ensanche del XIX uniéndolos, la primera periferia ocupada por polígonos de viviendas y barriadas durante el siglo XX, las casas-cueva en los cerros, y la segunda periferia programada en el planeamiento. La topografía representada, previa a la urbanización, ha sido reconstruida a partir de los *Planos de agua de limpia del casco y de saneamiento de la Comisión de Ensanche y Saneamiento* (Archivo Municipal de Cartagena), con el fin de facilitar el entendimiento de la singular topografía cartagenera (cerros y hondonadas).

Fuente: Elaboración propia.

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 existentes⁴. (Herrero y Leiva, 1985; Capel, 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, 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* 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 Protección del Centro Histórico⁵ (PEOPCH, 2005) (ver Figura 4 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

⁴ 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, 2007).

⁵ 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>

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, etc.) que buscan reforzar la estructura urbana central y recuperar los degradados barrios de la estación (Bellet, 2011), transformando radicalmente suelos centrales en desuso (Santos, 2005). Según la clasificación propuesta por Zembri (1992) nos encontraríamos en el caso donde la 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 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 un desvío periférico en la década de los 90⁶. 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.

3. 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 gubernamentales⁷. La pieza de la estación junto al parque de recreo construyen la rotula 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)⁸ dentro de las mallas regulares.

⁶ 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.

⁷ 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), algunas de sus intenciones y propuestas en los artículos publicados en el año 1898 por los autores del proyecto en la Revista de Obras Públicas, 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.

⁸ 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, 2007) disponible en <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-717.htm>

Figura 2. Proyecto de Ensanche, Reforma y Saneamiento de Cartagena, 1896

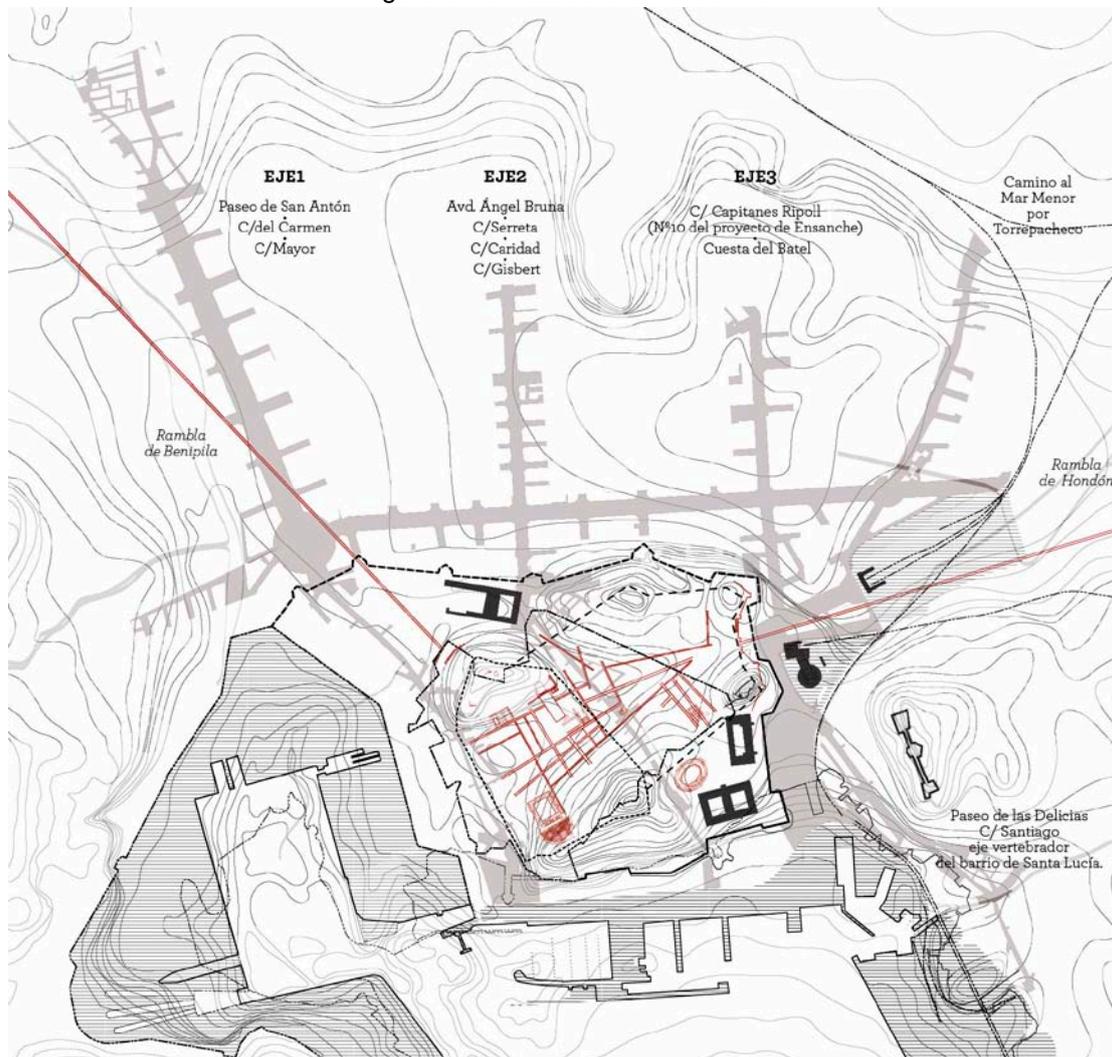


Fuente: Ramos et al (2012).

En el centro de la ciudad histórica, la calle de Gisbert⁹ 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 Madrid- Zaragoza-Alicante (MZA), iniciado en 1903 y terminado en 1907, según proyecto de Víctor Beltrí.

⁹ 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

Figura 3. La traslación del centro



Fuente: Elaboración propia.

Nota: 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.

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 Figura 4 de este artículo 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” (De 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 (Figura 3). Este episodio urbano muestra cómo

decisiones de proyecto de determinadas piezas y edificios singulares tienen una responsabilidad importante en la configuración de la estructura general de la ciudad: 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.

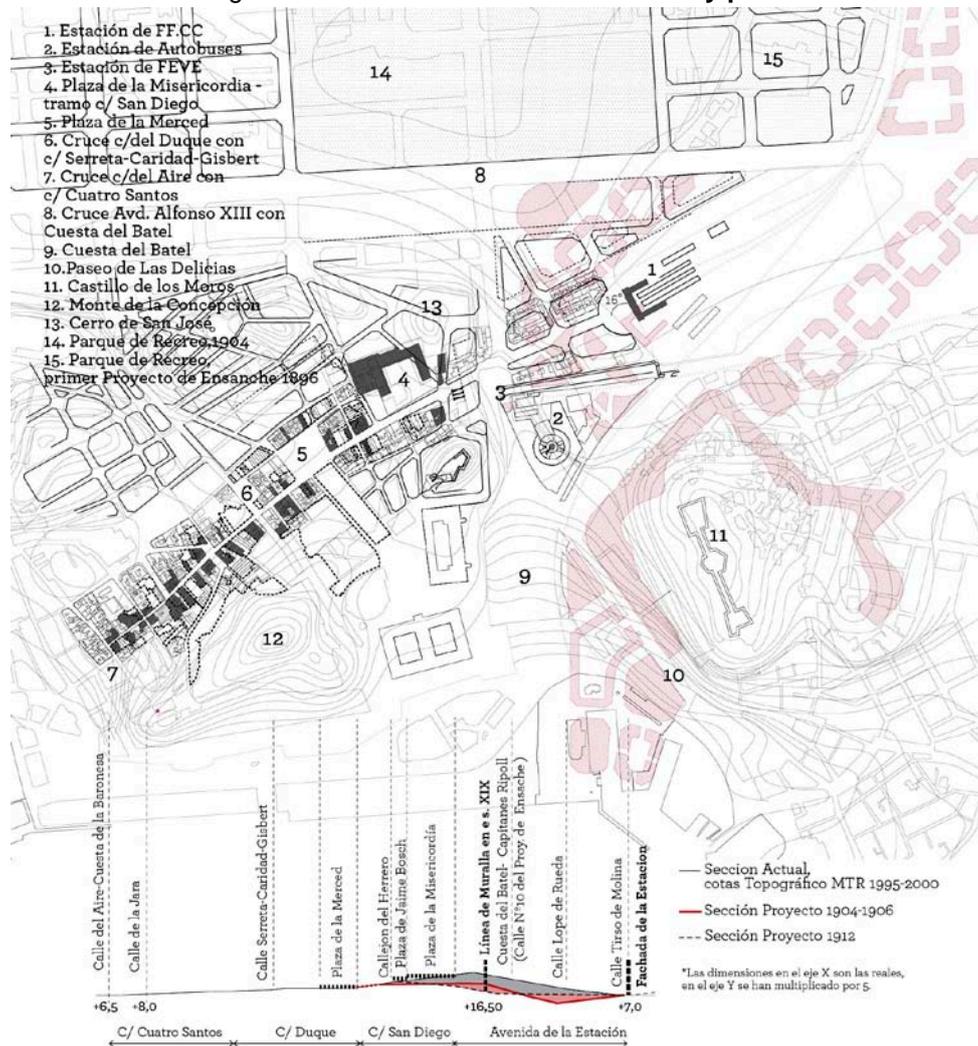
4. La calle de la estación: El eje Cuatro Santos - Duque - San Diego - Avda. América

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 explícitamente¹⁰, 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.

¹⁰ 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. Tomas 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.

Figura 4. La calle de la estación. Planta y perfil



Fuente: Elaboración propia.

Nota: 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.

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" (de 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.

4. 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 FEVE¹¹ terminal del ferrocarril que acarrea minerales y manos 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 (Figura 5); 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 esta 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.

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, etc., 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.

¹¹ 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.

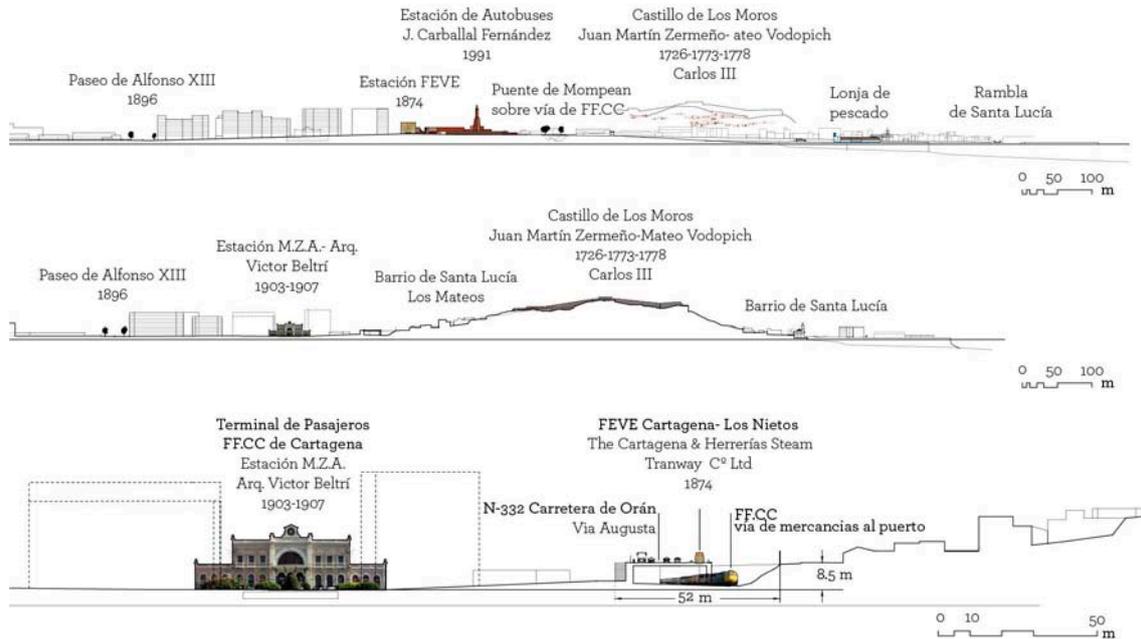
Figura 5. El sector de Levante. El sureste del Ensanche: el barrio de Santa Lucía



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 grades 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.

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.

Figura 6. Las fronteras físicas: sección y alzado



Fuente: Elaboración propia

Notas:

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. 5); 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.

Figura 7. Perspectiva aérea del entorno de la estación actual y del Sector de Levante



Fuente: Elaboración propia

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

No nos interesaría tanto la historia narrada si no sirviese para orientar el futuro. En todo momento la polémica del AVE de estos últimos años ha necesitado de reflexiones que le den sentido al presente y este sentido lo iluminan los procesos pasados. De aquí esta referencia al AVE en este artículo, central en su intención pero tangencial en su método. A continuación se apuntan algunas consideraciones sobre la localización de la estación desde tres puntos de vista: como servicio de transporte público, como elemento estructurante de la ciudad en su conjunto y como puerta y espacio de recepción de visitantes a la región.

La posición periférica de la estación del AVE al Norte de la ciudad (E2, en la Figura 1), propuesta por la sociedad Cartagena Alta Velocidad S.A.¹², supone la construcción de una nueva terminal, imposibilitando la idea de agrupación intermodal¹³ 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

¹² Esta sociedad fue creada en 2006 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 de la actual estación. <http://www.cartagenaaltavelocidad.es/>

¹³ La ubicación de la estación en atención a las necesidades de conexión territorial deberá considerarse con especial atención, pues en estas ciudades medias o pequeñas tienen la oportunidad de convertirse en intercambiadores que, con autobuses urbanos o/y interurbanos, trenes de cercanías, taxis, vehículos privados e incluso bicicletas permiten extender las posibilidades a un ámbito territorial mayor. (Ribalaygua, 2001)

mantenimiento y un barrio de la Estación sin tren, al despojar de carácter a la estación actual para convertirla en otro centro comercial y ¿cultural?, rompiendo la relación estación-puerto¹⁴.

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 Cucarell, sobre suelo ordenado como S.G. Equipamiento por el Plan Parcial del Sector CC1-Torreciega¹⁵ 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 necesaria el soterramiento de las vías ferroviarias del sector del Hondón (el 57 % del coste de la actuación ferroviaria prevista dependía del aprovechamiento urbanístico¹⁶ del área central, para que la operación se autofinanciase),¹⁷ impidiendo la apropiación por la ciudad de los antiguos suelos industriales y su exigida limpieza de residuos tóxicos. La urbanización del sector NE, deseada por la ciudad desde el XIX, favorecería el equilibrio de la estructura urbana¹⁸ 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 y favorecería el modelo de ciudad compacta y la movilidad peatonal.

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 turístico nacional e internacional, con llamativas campañas publicitarias¹⁹, presencia en ferias y eventos del sector. A la vez se han 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.

El interés por promocionar la *imagen* cultural de la región, de manera complementaría al modelo turístico de sol y playa, contrasta con la idea de trasladar la estación desde el actual

¹⁴ Ya en la década de los 80 autores como Agustín Herrero y Eduardo Leiva señalaban: "Lo que no cabe hoy es plantearse el traslado exterior de la estación. Propuestas discutidas hace 20 años son hoy absolutamente rechazables" o "Los edificios de la estación constituyen, en su mayoría, parte del patrimonio histórico de la ciudad. En general parece que el mejor uso que se le puede dar a un edificio de estación es que siga siéndolo".

¹⁵ El Plan Parcial del Sector CC1-Torreciega puede consultarse en la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Cartagena, <http://www.gemuc.es/urbanismo/ASPX/PLN/PLAN.aspx?IDClave=2003-0002>

¹⁶ Reproducimos los datos publicado por la sociedad Cartagena Alta Velocidad en su web:

FINANCIACIÓN PREVISTA EN CONVENIO (MILLONES €)

Ministerio de Fomento: 12,00, Comunidad Autónoma de la Región de Murcia: 1,47, Ayuntamiento de Cartagena: 0,63

Aprovechamiento urbanístico: 18,70 Total financiación: 32,80

ESTIMACIÓN PRELIMINAR DE COSTES SEGÚN CONVENIO (MILLONES €)

Reconversión de accesos ferroviarios y adaptación de la estación: 12,00

Soterramiento del ferrocarril desde el paseo de Alfonso XIII hasta la avenida Pintor Portela y de la bifurcación del ramal de acceso a Escombreras y de la playa de vías de la estación: 20,80

Total costes previstos: 32,80

¹⁷ Puede consultarse un análisis del modelo de gestión y financiación de los proyectos de reconversión de la alta velocidad en España en Bellet, C. Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles N.º 55 -2011

¹⁸ Las operaciones urbanístico-ferroviarias sobre paquetes centrales de suelo urbano o de creación de nuevas áreas de centralidad tienen casi siempre un rango y una escala que incumben a la ciudad en su totalidad, conllevan unos efectos estructurales que conciernen al modelo urbano y pueden ser oportunidades no ya sólo de espacios de centralidad, sino de resolución de los problemas existentes en su entorno (espacios verdes, equipamientos de nivel ciudad ...) y de satisfacción de los retos estratégicos de la ciudad. (Santos, 2005)

¹⁹ En 2009 se apostó por la sonada y polémica campaña "Murcia no- typical" del antropólogo Vladimir Karabatic, sustituida en 2013 por "Destino Murcia" a nivel nacional y en el extranjero por 'Región de Murcia: destination Spain'.

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 Puertas 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 Bastarreche, 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 (ver sección Figura 6). Habría que preguntar a los expertos en marketing urbano pero difícilmente *la primera impresión, la carta de presentación de la ciudad y su entendimiento*²⁰, esa imagen romántica si se quiere, de ciudad fortificada entre cerros que hoy 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 favorecería mucho la atracción de visitantes.

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)

Bibliografía

ALONSO, M. P. y BELLET, C. *El tren de alta velocidad y el proyecto urbano. Un nuevo ferrocarril para la Zaragoza del tercer milenio* [en línea] En: *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, XIII (281) Fecha de consulta: 1 de enero de 2009. Disponible en: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-281.htm>>. 2008.

²⁰ Paolo de Sica en la historia del urbanismo del siglo XIX, señala como para entender la ciudad victoriana es preciso partir siempre de la estación.

BELLET, C.; ALONSO, P. y CASELLAS, A. *Infraestructuras de transporte y territorio. Los efectos estructurantes de la llegada del tren de alta velocidad en España*. En: Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles, 52: 143-163, 2010.

BELLET, C. y GUTIÉRREZ, A. *Ciudad y ferrocarril en la España del siglo XXI. La integración de la alta velocidad ferroviaria en el medio urbano*. En: Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles 55: 251-279 [en línea] Fecha de consulta: 8 de febrero de 2015. Disponible en: <<http://www.boletinage.com/articulos/55/12%20AGE%2055.pdf>>. 2011.

BELLET, C. *El impacto espacial de la implantación del tren de alta velocidad en el medio urbano*. En: Revista de Geografía, 1: 57-77. [en línea] Fecha de consulta: 8-1-2015. Disponible en: <<http://www.raco.cat/index.php/RevistaGeografia/article/download/46118/59455>>. 2002.

BELLET, C. *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. En: Cuadernos de Ingeniería, 10: 141-156, 2010.

BERTOLINI, L. y SPIT, T. *Ciudades on Rails: La Reurbanización de Estación de ferrocarril de las zonas de Londres*. Londres, E & FN Spon, 1998. 236 p.

CAPEL, H. *Ferrocarril, Territorio y Ciudades* [en línea] En: Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales (serie documental de Geo Crítica) XII (717) Fecha de consulta: 17 de enero de 2014. Disponible en: <<http://www.ub.edu/geocrit/b3w-717.htm>>. 2007.

CAPEL, H. *Los ferro-carriles en la ciudad. Redes técnicas y configuración del espacio urbano* (Colección de Historia Ferroviaria). Barcelona, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2011. 223 p.

CAPEL, H. *Urbanización generalizada, derecho a la ciudad y derecho para la ciudad*. En: Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales (serie documental de Geo Crítica), XIV (331-7) [en línea]. Fecha de consulta: 11 de enero de 2015. Disponible en: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-331/sn-331-7.htm>>. 2007.

DE PAULA, F. *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 1.500]. Ayuntamiento de Cartagena, 1912, Archivo Municipal de Cartagena (AMC). Ref. CH00940-00004.

DE SOLÀ, M. *¿Torcidos y cuadrados?* En: Geometría: Revista semestral de arquitectura y urbanismo, (22): 6-38, 1996.

DE SOLÀ, M. et al. *Barcelona remodelación capitalista o desarrollo urbano en el sector de la Ribera Oriental*. Barcelona, Gustavo Gilí, 1974. 74 p.

DE SOLÀ, M.; BUSQUETS, J.; DOMINGO, M.; FONT, A. y GÓMEZ ORDÓÑEZ, J.L. *Barcelona remodelación capitalista o desarrollo urbano en el sector de la Ribera Oriental*. Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 1974. 74p.

GUIRAO, B.; RIBALAYGUA, C. y RODRÍGUEZ, F.J. *Alta velocidad ferroviaria en ciudades pequeñas europeas: nuevas oportunidades para el desarrollo urbano*. En: Ordenación del territorio, política regional, medio ambiente y urbanismo: 787-806, 2002.

HERRERO, A. y LEIRA, E. *El ferrocarril en la ciudad: ¿problema u oportunidad?* En: Estudios Territoriales, 18: 83-108, 1985.

MARTÍN RAMOS, A. *El efecto Cerdà: ensanches mayores y menores = [The Cerdà effect: greater and lesser ensanches]*. Barcelona, Ediciones UPC-Colección de arquitectura, 2011. 335 p.

LÓPEZ, F. *La regeneración de áreas industriales*. Madrid, SEPES - Entidad Estatal de Suelo, 2011. 148 p.

PÉREZ, J. *Cartagena 1874-1936 (transformación urbana y arquitectura)* (2 Ed.) Murcia, Editora Regional de Murcia, 1986. 189 p.

PUEBLA, J.G. *El Tren De Alta Velocidad y Sus Efectos espaciales/The High-Speed Train and its Spatial Effects*. En: Investigaciones Regionales, 5: 199-221. ISSN 16957253. 2004.

RAMOS, F. et al. *Ensanche, reforma y saneamiento de Cartagena*. En: ROP -Revista de Obras Públicas, 45 (1166) [en línea] Fecha de consulta: 25 de abril de 2012. Disponible en: <http://ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/1898/1898_tomol_1166_03.pdf>. 1898.

RAMOS, F. et al. *Ensanche, reforma y saneamiento de Cartagena*. En: ROP -Revista de Obras Públicas, 45 (1164) [en línea] Fecha de consulta: 25 de abril de 2012. Disponible en: <http://ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/1898/1898_tomol_1166_03.pdf>. 1898.

SANTOS, L. *Áreas de Nueva Centralidad Urbana y Estaciones del Ferrocarril de Gran Velocidad en España*. [en línea] Fecha de consulta: 8 de febrero de 2015. Disponible en: <<http://uvadoc.uva.es/handle/10324/3789>>. ISBN 978-84-8448-369-4. 2006.

SANTOS, L. *Urbanismo y ferrocarril. La construcción del espacio ferroviario en las ciudades medias españolas*. Madrid, Fundación de los Ferrocarriles Españoles, 2007. 456p.

SERRANO DE LA FUENTE, R. I. et al. *Análisis de las consecuencias territoriales del AVE en ciudades pequeñas: Ciudad Real y Puertollano*. En: Estudios Geográficos, 67 (260): 199, 2006.

UREÑA, J.M.; MENERAULT, P. y GARMENDIA, M. *The High-Speed Rail Challenge for Big Intermediate Cities: A National, Regional and Local Perspective*. En: Cities, 26 (5): 266-279. 2009.

UREÑA, J. M. *Efectos de la Alta Velocidad Ferroviaria en las ciudades intermedias del corredor Madrid Sevilla*. En: Economía Aragonesa, 19: 71-79, 2002.

VELÁZQUEZ, I. y VERDAGUER, C. *Regeneración urbana integral. Tres experiencias europeas innovadoras: Île de Nantes, Coin Street y Barrio de la Mina*. Madrid, SEPES - Entidad Estatal de Suelo, 2011. 136 p.