



Universidad  
Politécnica  
de Cartagena



FACULTAD DE  
CIENCIAS DE LA  
EMPRESA

U P C T

# ***Etapas de la Economía de Cartagena: desde la Creación del Arsenal Militar hasta el auge del turismo de Cruceros***

**Cristóbal Cañavate Vera**

**Curso 2014/15**

**Directora: María del Mar Vázquez Méndez**

Trabajo Fin de Grado para la obtención del título de  
Graduado/a en Administración y Dirección de Empresas

## **RESUMEN:**

El objetivo que se persigue con la realización de este trabajo es comparar las diferentes etapas económicas que han existido en la Comarca de Cartagena desde la creación del Arsenal Militar hasta la actualidad, con sus respectivos auges y recesiones, mostrando las características comunes que todas éstas han presentado, haciéndonos de esta manera una idea de lo que puede ser el porvenir de la Comarca en un futuro próximo y las oportunidades que ésta va a ofrecer a su población. Observamos que en muchas ocasiones el motor del cambio ha tenido su origen en inversiones procedentes de capital exógeno a la ciudad. Sin embargo, en los últimos años encontramos una apuesta decidida por el desarrollo de la actividad turística y dentro de ésta el turismo de cruceros, lo que ha propiciado el desarrollo general del sector servicios.

## ÍNDICE:

|  |    |
|--|----|
| 1. Introducción.....   | 5  |
| 2. Características de la Comarca de Cartagena.....             | 7  |
| 2.1 Características geográficas.....                           | 7  |
| 2.2 Breve repaso histórico.....                                | 8  |
| 3. Etapas de la Economía de Cartagena.....                     | 11 |
| 3.1 Primera etapa: Creación del Arsenal Militar.....           | 12 |
| 3.2 Segunda etapa: La Minería (siglo XIX).....                 | 13 |
| 3.3 Tercera etapa: La Gran Empresa (1950-1985).....            | 14 |
| 4. Cuarta etapa: Finales del siglo XX hasta la actualidad..... | 18 |
| 4.1 Agricultura.....   | 19 |
| 4.2 Desarrollo Industrial.....                                 | 21 |
| 4.2.1 Sabcic.....  | 23 |
| 4.2.2 El Puerto de Cartagena.....                              | 24 |
| 4.2.3 El Valle de Escombreras.....                             | 28 |
| 4.2.4 Polígonos Industriales.....                              | 29 |
| 4.3 Turismo.....   | 30 |
| 4.3.1 Puerto de Culturas.....                                  | 33 |
| 4.3.2 La Manga Club.....                                       | 34 |
| 4.3.3 El Auditorio y Palacios de Congresos “EL BATEL” .....    | 37 |
| 4.3.4 Turismo de cruceros.....                                 | 37 |

|   |    |
|---|----|
| 4.4 Comercio.....   | 39 |
| 4.4.1 Centros Comerciales.....  | 39 |
| 5. Evolución de la población y del paro en la Comarca de Cartagena en el siglo XXI..... | 42 |
| 5.1 Evolución de la población.....  | 42 |
| 5.2 Movimientos Migratorios.....  | 44 |
| 5.3 Desde el sector primario al sector terciario.....                                   | 46 |
| 5.4 Evolución del paro.....   | 47 |
| 6. Análisis DAFO de la Comarca de Cartagena.....  | 49 |
| 7. Perspectivas de futuro de la Comarca de Cartagena.....                               | 51 |
| Bibliografía.....   | 54 |

## **1. INTRODUCCIÓN**

La principal motivación para realizar este trabajo fin de grado (TFG), ha sido la situación económica actual en la que nos encontramos tanto a nivel comarcal, regional como nacional, en la que se atisba cierta recuperación tras unos años de grave recesión unida al auge del turismo, y en particular el de cruceros, que se ha producido en la Comarca de Cartagena. Este auge es fruto de las grandes inversiones realizadas para convertir Cartagena en un importante destino turístico aprovechando su amplia oferta cultural y patrimonial, favorecida por sus buenas características geográficas.

El objetivo que se persigue con la realización de este trabajo es comparar las diferentes etapas económicas que han existido en la Comarca de Cartagena, desde la creación del Arsenal Militar hasta la actualidad, con sus respectivos auges y recesiones, mostrando las características comunes que todas éstas han presentado, haciéndonos de esta manera una idea de lo que puede ser el porvenir de la Comarca en un futuro próximo y las oportunidades que ésta va a ofrecer a su población.

Se analiza, además, la importancia que han tenido los diferentes sectores económicos a lo largo de estas etapas en dicha Comarca, destacando la evolución que se ha producido desde el sector primario y secundario hacia el terciario, siendo este en la actualidad el que más peso tiene económicamente.

Este cambio ha obedecido a diversas razones, como se verá a lo largo de este trabajo. Y en muchas ocasiones el motor del cambio ha tenido su origen en inversiones procedentes de capital exógeno a la ciudad. Sin embargo, en los últimos años encontramos una apuesta decidida por el desarrollo de la actividad turística y dentro de ésta el turismo de cruceros, lo que ha propiciado el desarrollo general del sector servicios.

Existen pocas variables económicas de las que se disponga de series estadísticas desagregadas a nivel de municipio o comarca. Ello nos ha obligado a recurrir al análisis descriptivo en algunas partes de este trabajo.

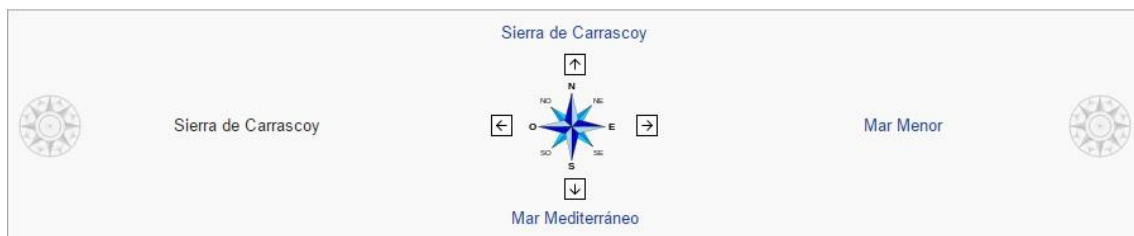
El trabajo está organizado de la siguiente forma:

- En el capítulo 2 se describen las características geográficas, dado que el clima y la posición han influido en la economía de Cartagena. También hacemos un breve repaso histórico de dicho municipio.
- En el capítulo 3 se detallan las tres grandes etapas económicas que ha vivido la Comarca de Cartagena con sus respectivos auges y recesiones.
- En los capítulos 4 y 5 se desarrolla la que podemos definir como la “cuarta etapa”, en la que actualmente se encuentra la Comarca.
- Por último, se realiza un análisis dafo de la Comarca de Cartagena, mostrando en éste la situación actual de dicha Comarca, conociendo sus fortalezas y de esta manera poder aprovechar sus oportunidades.

## 2. CARACTERÍSTICAS DE LA COMARCA DE CARTAGENA

### 2.1 Características geográficas

La Comarca de Cartagena es una comarca natural de la Región de Murcia, España. Se encuentra en el sureste de la península ibérica, formando una llanura que se extiende desde la Sierra de Carrascoy hasta el mar Mediterráneo. Al ser una comarca natural no tiene una delimitación administrativa precisa. Sus límites naturales son los que aparecen en la siguiente tabla:



La llanura del Campo de Cartagena comprende los siguientes municipios: Cartagena, Torre-Pacheco, San Pedro del Pinatar, San Javier, La Unión, Los Alcázares y Fuente Álamo de Murcia.

Existe desacuerdo en cuanto a los autores sobre la inclusión del municipio de Mazarrón dentro de la Comarca de Cartagena. Parte de su término municipal se encuentra dentro de la llanura del Campo de Cartagena, ciudad con la que por otra parte se encuentra estrechamente relacionada en el ámbito económico: según la Hacienda de España (rentas provinciales) de 1840, Mazarrón pertenecía a la provincia de Cartagena (Águilas, Mazarrón y Cartagena). Por otro lado, históricamente estuvo siempre vinculado al municipio de Lorca, aunque geográficamente no se encuentre dentro del valle del Guadalentín. La mayor parte de los autores optan por incluirlo dentro de la comarca del Bajo Guadalentín, siendo así como aparece en los mapas oficiales.

El Campo de Cartagena constituye un gran plano inclinado de 1.600 Km<sup>2</sup> con dirección NO-SE limitado al norte y noroeste por las últimas estribaciones orientales de las Cordilleras Béticas constituidas por las sierras pre-litorales (Carrascoy, Cabezos del Pericón y Sierra de los Victorias, El Puerto, Los Villares, Columbares y Escalona), y al sur y suroeste por sierras litorales (El Algarrobo, Sierra de la Muela, Pelayo, Gorda, Sierra de La Fausilla y la Sierra minera de Cartagena-La Unión, con sus últimas estribaciones en el Cabo de Palos). En el centro de la llanura del Campo de Cartagena se alza solitario el Cabezudo Gordo de Torre-Pacheco.

El clima es de tipo mediterráneo seco, con precipitaciones que rondan los 270mm anuales. El Campo de Cartagena es una de las zonas menos lluviosas del país. La ciudad de Cartagena posee una media anual de precipitación de 256mm, mientras que La Azohía y Peñas Blancas constituye el punto más seco de la Región, con apenas 183mm anuales.

Las temperaturas son suaves durante todo el año, con una media que ronda los 19/20°C. En la costa difícilmente se baja de 5°C en invierno y apenas se superan los 30°C en verano, mientras en zonas más interiores no sería extraño tener alguna helada en invierno y acercarse a los 37°C en verano.

El Campo de Cartagena carece de cursos permanentes de agua

## **2.2 Breve repaso histórico**

Cartagena fue fundada alrededor del año 227 a.C por el general cartaginés Asdrúbal el Bello con el nombre de Qart Hadasth (Ciudad Nueva). Sin embargo, hay indicios de que los fenicios llegaron a nuestras costas en el siglo VIII a.C. y se cree que sobre el siglo V a.C. llegaron los mastienos que fundarían Mastia, la capital de la tribu, lo que hoy es el cerro del Molinete.



Cartagena fue la principal ciudad de los cartagineses en España, y de ella partió Aníbal en su célebre expedición a Italia, que le llevaría a cruzar los Alpes, al comenzar la Segunda Guerra Púnica en el año 218 a.C.

El general romano Publio Cornelio Escipión tomó Cartagena en el año 209 a.C., siendo posesión romana desde entonces con el nombre de Carthago Nova y una de las ciudades romanas más importantes de Hispania. Al establecerse la presencia romana en Hispania, Carthago Nova dependió administrativamente de Hispania. Más adelante, en tiempos del emperador Diocleciano, Cartagena llegó a ser capital de la provincia romana Carthaginiensis.

Tras la caída del Imperio de Occidente y el establecimiento de los reinos bárbaros en España, Cartagena pasó a pertenecer al Imperio de Oriente (Bizantino) durante el reinado de Justiniano I. Durante la segunda década del siglo VII los visigodos dirigidos por el rey Sisebuto tomaron y destruyeron la ciudad, causando una profunda decadencia.

Durante la dominación árabe Cartagena experimentó una cierta recuperación. En 1245 se produce la reconquista de la ciudad, y se restaura el obispado de Cartagena, aunque unos pocos años después el obispo se trasladó a Murcia lo que no significó cambio de sede ni de denominación.

Ya en el siglo XVIII, Cartagena experimentó una gran recuperación con el establecimiento de la dinastía de los Borbones, periodo en el que Cartagena se convierte en la capital del Departamento Marítimo del Mediterráneo, y se construyen numerosas obras de carácter militar, como el Arsenal, del que formaba parte el actual edificio sede de la Facultad Ciencias de la Empresa, el cual se construyó como penal. Otras obras fueron las murallas de la ciudad y los diversos castillos que la rodean, así como el Hospital de Marina. En el marco de las tendencias ilustradas de la época, la ciudad llegó a disponer de un jardín botánico, que lamentablemente fue arrasado durante la Guerra de la Independencia.

En el siglo XIX el acontecimiento más importante es la revolución cantonal de julio de 1873, en la que la ciudad se levantó contra el gobierno central en defensa de las tesis federalistas. El levantamiento de Cartagena tuvo gran relevancia por la importancia militar de la ciudad, que resistió hasta que en enero de 1874 las tropas del general López Domínguez entraron en la ciudad.

Durante la Guerra Civil Española de 1936-1939 Cartagena fue la única base naval que quedó bajo control de la República, y la última ciudad en caer en manos de los sublevados el 31 de marzo de 1939. Actualmente Cartagena forma parte de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, y es sede de la Asamblea Regional.

### **3. ETAPAS DE LA ECONOMÍA DE CARTAGENA**

Siguiendo a Segado y Vázquez (1991), podemos distinguir tres etapas en la evolución de la economía cartagenera: la primera entre los siglos XVII y XVIII comenzando con la construcción del Arsenal Militar. La segunda en el siglo XIX con el auge de la minería y la tercera entre los años 50 y 90 del siglo XX y que se identifica con la expansión de la “Gran empresa pública”.

A lo largo de estas etapas se repiten una serie de características comunes en todas ellas:

- Ciclos largos y pronunciados: en los que se dan épocas como coloquialmente se dice de “vacas flacas y vacas gordas” y en los que también influye la climatología por su efecto sobre la agricultura.
- Menor correlación con evolución del entorno económico. Así, que la economía Española vaya bien no quiere decir que la economía de la Comarca de Cartagena vaya bien, y viceversa.
- Capital exógeno (extranjero, tanto privado como público): Cartagena nunca ha tenido una burguesía autóctona que llevara a cabo importantes inversiones en la ciudad.
- Escaso compromiso con el medio ambiente, debido a que al ser los inversores de fuera solo quieren sacar el máximo beneficio posible al realizar las inversiones y no se preocupan por el medio ambiente.

### **3.1 Primera etapa: Creación del Arsenal Militar**

Los monarcas, Felipe V y posteriormente Carlos III, al ver las características del puerto que lo hacían especialmente óptimo para su defensa, decidieron destinar 112 millones de reales de vellón para crear el Arsenal. Observamos que se trata de una inversión de capital desde fuera de Cartagena, en este caso de carácter público.

La construcción del Arsenal Militar a mediados del siglo XVIII fue sin duda un momento importante para el desarrollo económico de la ciudad, lo que conllevó la aparición de un gran número de industrias destinadas a satisfacer las necesidades crecientes de una población en aumento, atraídas por las expectativas de prosperidad económica que la industria ofrecía. Esto provocó la llegada de inmigrantes a Cartagena en busca de trabajo, lo que propició que la población se cuadruplicara.

En todo este ambiente se produjo una transformación urbana y el relanzamiento del Puerto de Cartagena, convirtiendo a Cartagena en el complejo industrial más importante del siglo XVIII.

El auge económico que en un principio supuso la construcción del Arsenal se vio truncado por los avatares políticos, ya que los recortes presupuestarios, tras la guerra de la independencia (1808-1814), significaron la paralización de la construcción naval.

La profunda crisis en la que se sumerge la ciudad con el declive del Arsenal se constituye en el factor clave del proceso subsiguiente. Es cierto que en el primer momento se convierte en limitativo el ritmo de vida que llevaba la ciudad. La gente se había acostumbrado a un nivel de vida que se niegan a perder. Inmediatamente buscan la manera de recuperar aquel orden.

### **3.2 Segunda etapa: La Minería (siglo XIX)**

Surgen en Cartagena entonces una serie de factores, que se repiten en cualquier área que conozca un movimiento similar. Estos factores son, en primer lugar, el espíritu de empresa; difícil en un ambiente de ruina. Este factor siguió un camino con dos bifurcaciones: por un lado, el personal más cualificado emigró a Argelia y el resto puso sus ojos en lo que sería el segundo factor, las abundantes materias primas de la Sierra, para crear una industria extractiva.

El tercer factor decisivo fue la demanda exterior de los minerales de la cuenca; demanda que pudo ser atendida merced a las buenas condiciones del puerto.

Las nuevas tecnologías industriales permitieron hacer de nuevo rentable la producción de mineral en la sierra de Cartagena, y se produjo un nuevo auge de la minería e industrias relacionadas. Surge una importante industria extractiva propiciada por la coincidencia de que en toda Europa Occidental el acelerado proceso de industrialización exigía fuertes dotaciones de materias primas, especialmente hierro y plomo. En 1850 había 38 fábricas de fundición de plomo, por lo que era uno de los principales productores de Europa.

No obstante, pese a la existencia de estos factores claramente positivos, los primeros momentos de esta etapa no fueron fáciles. Ello se debió a que este espíritu de empresa se encuentra con dos obstáculos imposibles de superar por sus propias fuerzas. Son, en primer lugar, la existencia de un marco legislativo que regula las explotaciones mineras de modo que impide toda su expansión. En segundo lugar, hay que citar la carencia de recursos monetarios con que financiar las explotaciones. Uno y otro actuaban como barreras tanto para abrir nuevas minas, como para intensificar la producción de las existentes. Ante estos factores, otros factores como podrían ser la técnica, quedan minimizados.

Por lo tanto, nuevamente el capital provenía del exterior (capital privado), muchos propietarios de la burguesía local vendieron sus participaciones a ingleses. Una de las pocas oportunidades que tuvo Cartagena de tener un tejido empresarial autóctono fue desaprovechada.

A pesar de que Cartagena contaba con factores positivos: abundante mineral, transporte marítimo, demanda creciente del output obtenido gracias al desarrollo industrial y urbano europeo, se impusieron los negativos: excesiva exportación de mineral, mala legislación, escasísima canalización de los recursos generados hacia el desarrollo industrial de Cartagena. Ello impidió el desarrollo industrial autóctono, capaz de adaptarse a nuevas condiciones tecnológicas y de mercado.

Vuelven las “vacas flacas” a Cartagena y las minas dejan de ser rentables.

### **3.3 Tercera etapa : La gran empresa (1950-1992)**

Fue el elemento impulsor de esta etapa. La coincidencia de una serie de factores: agua abundante para procesos industriales, el Puerto de Cartagena, el cual presentaba unas condiciones físicas increíbles para su establecimiento, la producción de energía relativamente barata procedente de las primeras empresas en instalarse durante esta etapa y existencia de mano de obra industrial, favorecieron la inversión de importantes capitales, en su mayoría públicos, en grandes empresas industriales, que tienen como actividades fundamentales: refinado de petróleo, industria naval e industria energética.

Por lo tanto, de nuevo la inversión se lleva a cabo con capital exógeno. Además, este capital demostró ser poco respetuoso con el medio ambiente, dados los elevados índices de contaminación atmosférica que se alcanzaron.

El 19 de mayo de 1945 se produjo un gran acontecimiento en Cartagena, la llegada a la ciudad de las aguas procedentes del Taibilla. La Mancomunidad de los Canales del

Taibilla abasteció a la ciudad de agua suficiente para olvidar las penurias pasadas y para permitir la implantación y posterior desarrollo de industrias como las térmicas y las químicas, fundamentalmente, además de las metalúrgicas.

Así, en 1950 entra en funcionamiento la Refinería de Petróleos de Escombreras S.A. (REPESA), mientras el salto energético vino con la instalación de la central térmica del Valle de Escombreras, en 1957, que resolvió los grandes problemas de oferta y abastecimiento energético. Se crea también Butano S.A. El resultado fue la creación del primer complejo petroquímico de España.

Durante los años 60 se da una coyuntura económica extraordinariamente favorable que convierte a Cartagena en un importante centro industrial.

Paralelamente a la gran industria y como consecuencia de la misma, surgen un gran número de empresas autóctonas, pequeñas o medianas, intensivas en mano de obra y orientadas principalmente a satisfacer las demandas de las grandes empresas, por lo tanto manda lo exógeno, lo de fuera.

A comienzos de los años 70 el crecimiento industrial continúa de manera sostenida hasta el segundo quinquenio. REPESA amplía su capacidad y en 1974 se transforma en EMPETROL. En 1973 se construye ENFERSA que concentrará todo el sector público de fertilizantes y también en 1974 Explosivos Rio Tinto amplía su factoría.

El efecto multiplicador sobre la Comarca fue de gran magnitud, de la misma forma que en sentido contrario lo tuvo la desmantelación de gran parte de este tejido industrial durante la crisis. Esta se produjo principalmente por:

- La Devaluación del dólar llevada a cabo por EEUU como consecuencia del déficit que presentaba. La OPEP se reúne en 1972 y en 1973 incrementa el precio del petróleo. El gran aumento de beneficio que supuso el incremento del precio del petróleo, condujo a los árabes en 1977 a volver a subir el precio del mismo, pasando de 8 céntimos el litro en 1970 a 80 céntimos en 1977, lo que

produjo graves problemas a España, al no haber en la península ibérica hidrocarburos fósiles.

El entramado industrial de Cartagena estaba basado en que el precio del petróleo era muy bajo, vuelven las “vacas flacas” a la Comarca.

Todo esto se unió a los problemas internos en los que España se encontraba ya que en 1973 Franco enfermaba y en 1975 fallecía, provocando:

- La devaluación de la peseta que encareció las importaciones de inputs necesarios para la gran empresa.
- La finalización de la explotación minera en Noviembre de 1991.
- Deficiente red de infraestructuras; retraso en la toma de decisiones por parte del principal empresario: el Estado.
- Privatización de las empresas, siendo adquiridas por empresarios no especialmente preocupados por la gestión industrial.

La consecuencia de todo esto fue además del elevado desempleo, la pérdida de relevancia en la economía regional y nacional. La depresión toca fondo en los primeros años 90, dejando una estela de cierres de empresas, que tiene lugar desfasada en el tiempo respecto a la crisis nacional.

La crisis golpeó de lleno a los obreros astilleros de Bazán, a los trabajadores de la empresa minera Peñarroya, al sector de Fertilizantes (FESA, Enfersa y Asur), y a los trabajadores del Zinc entre otros.



Al negro panorama de crisis industrial hay que añadir las graves dificultades por las que atravesaba el sector agrícola con problemas de salinización, desertización y escasez de agua.

30.000 empleos peligraban debido a la reconversión industrial y a la privatización, lo que conllevó a una serie de protestas y enfrentamientos en Cartagena, lo que revelaba la tensa situación social que vivía la ciudad.

Las protestas se fueron extendiendo, y la Policía no dudó en reprimir las protestas obreras, persiguiendo incluso por el interior de los hospitales a la gente, o entrando en institutos e instalaciones universitarias y agrediendo a estudiantes, al profesorado, e incluso al director de un instituto.

Tras horas de luchas por todas las calles del ensanche y centro de Cartagena, el 3 de febrero a las 18:15 horas un coctel molotov impactó contra la Asamblea Regional quemando toda la fachada y haciendo pasto de las llamas la sala de conferencias del Parlamento.

Aquel acontecimiento del 92 cambió la economía de Cartagena.

## **4. CUARTA ETAPA: FINALES DEL SIGLO XX HASTA LA ACTUALIDAD**

Una vez analizadas las tres etapas anteriores según los caracterizaron Segado y Vázquez (1999), consideramos que Cartagena se encuentra inmersa en lo que podríamos denominar la “cuarta etapa”. Comienza a finales del siglo pasado, con el diseño y ejecución de un Plan especial para el desarrollo de Cartagena, cuyo objetivo era la recuperación económica de la Comarca.

Durante esta etapa se producen numerosos cambios en la ciudad portuaria:

- Se reorienta la producción agrícola hacia el mercado y se avanza en la obtención de un mayor valor añadido a la producción con la industria agroalimentaria. El trasvase Tajo-Segura nos demuestra que está cambiando, el campo que nos daba para comer, ahora nos hace ricos.
- Puesta en marcha de GE Plastics en 1990, actualmente denominada Sabic y de propiedad saudí (como ejemplo de lo que otras veces ha pasado en Cartagena) con poca implicación en el entorno de la Comarca.
- Creación del polígono industrial Cabezo Beaza, y más recientemente el de Los Camachos.
- Se desarrolla un distrito industrial en Escombreras como polo energético de primera magnitud a nivel nacional. Cartagena tiene el polo energético más importante de España, entre los que se encuentra el principal productor de aceites minerales blancos.
- Se lleva a cabo la mayor inversión industrial privada de España, la nueva ampliación de refinería. Junto a estas inversiones de capital exógeno, se

produce un tipo de industria endógena diversificada que ayuda al levantamiento del empleo.

- Se redimensiona la actividad productiva en turismo desde el “el sol y playa” hacia otros productos; cultural, golf, negocios, cruceros, etc.
- Se intenta orientar el Puerto de Cartagena hacia actividades no tan dependientes del crudo, es el más rentable de España con la refinería. Puede bajar tarifas y esto conlleva que comiencen a venir cruceros.

A todo ello habría que sumar un buen número de actuaciones de la Comunidad Autónoma y de la Administración Central en el terreno educativo y cultural, entre las que destacan la rehabilitación del casco histórico de Cartagena y la creación de la Universidad Politécnica. Todo ello permitía prever la reactivación económica en el inicio del presente siglo.

## **4.1 Agricultura**

En cuanto al sector agrario, según Sempere Souvannavong (2000), el campo de Cartagena ha pasado en pocos años de ser una zona aislada a ser una región de agricultura intensiva perfectamente integrada en los mercados europeos. Esta situación es el resultado de una evolución que empezó hace pocas décadas. A excepción del agua que es casi inexistente, el Campo de Cartagena ofrece condiciones naturales casi ideales (suelo, latitud, relieve, orientación, clima) para actividades como el turismo o la agricultura que son los sectores más característicos del litoral de las provincias levantinas.

El Campo de Cartagena fue durante tiempo una zona de emigración, debido a que era un espacio rural, periférico y desatendido por las inversiones para el desarrollo. Esta situación comenzó a cambiar de repente en 1978 cuando se aprobó el proyecto de traer

agua a la comarca, mediante el trasvase Tajo-Segura. Esto permitió la sustitución de unos cultivos tradicionales de secano o de regadío irregular por un policultivo intensivo.

El desarme arancelario de los mercados europeos, que culmina durante los años 90 con la imposición del euro; la extraordinaria expansión de las infraestructuras; y, la iniciativa que han demostrado los empresarios locales han ido generando un complejo agroindustrial de frutas y hortalizas basado en la exportación y que arrastra a otros sectores de actividad.

Todos los municipios de la Comarca cuentan, dentro de su término, con algún establecimiento agroindustrial, aunque las diferencias entre ellos puedan ser significativas en orientación y capacidad productiva, empleo.

Es una zona especialmente representativa de las formas de inmigración hacia la agricultura y el medio rural que se da en España y que resulta ser una de las características más llamativas de las migraciones actuales.

La importancia de la agricultura para la Comarca es evidente, ya que forma el paraguas económico sobre el que se refugian gran parte del empleo y la actividad de otros servicios económicos como son, los industriales o los de transformación (transporte y comercialización).

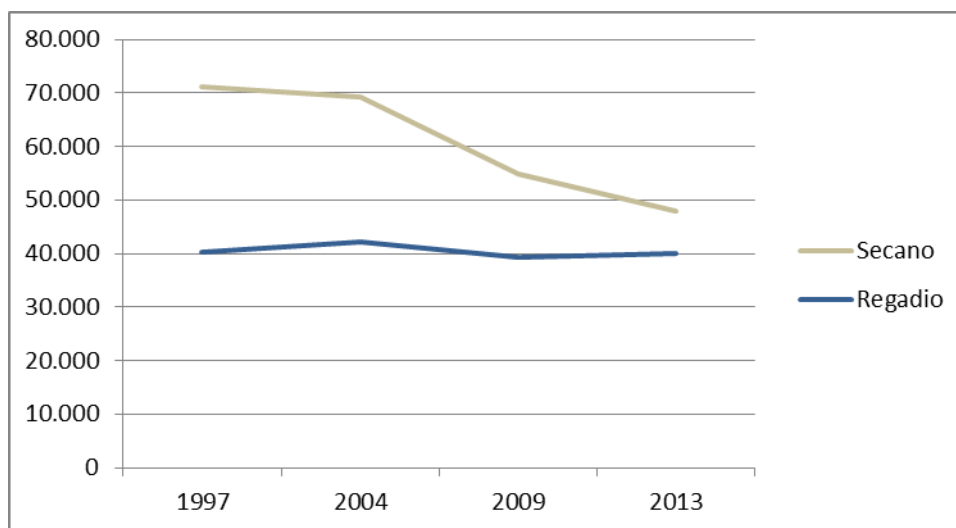
Es evidente, que la “nueva agricultura” surgida en la comarca del Campo de Cartagena, gracias a las aguas que fueron obtenidas por medio del trasvase Tajo-Segura, ha venido asistiendo a un proceso fuertemente expansivo, como podemos observar en la tabla 1 y en el gráfico 1, en el que la superficie de las tierras de secano ha ido disminuyendo a lo largo de los años comparados, manteniéndose sin embargo la superficie de las tierras de regadío. Pero, en los momentos actuales, nace una incertidumbre porque sus perspectivas de futuro quedan sujetas a una intensa demanda en nuevos caudales que garanticen el futuro desarrollo.

**Tabla 1: Evolución de la superficie de las tierras de cultivo de la Comarca de Cartagena**

|                      | 1997          |               | 2004          |               | 2009          |               | 2013          |               |
|----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|                      | Secano        | Regadio       | Secano        | Regadio       | Secano        | Regadio       | Secano        | Regadio       |
| <i>Cartagena</i>     | 30.332        | 13.658        | 30.631        | 13.359        | 23.650        | 11.262        | 23.803        | 11.109        |
| <i>Fuente Álamo</i>  | 17.147        | 1.767         | 15.966        | 2.948         | 13.835        | 3.695         | 12.847        | 4.631         |
| <i>Mazarrón</i>      | 17.147        | 4.613         | 16.808        | 4.893         | 13.785        | 6.296         | 9.222         | 6.296         |
| <i>San Javier</i>    | 1.399         | 3.914         | 1.487         | 3.826         | 926           | 3.719         | 869           | 3.521         |
| <i>San Pedro</i>     | 80            | 1.411         | 80            | 1.411         | 36            | 852           | 10            | 842           |
| <i>Torre Pacheco</i> | 4.454         | 14.497        | 3.588         | 15.353        | 2.382         | 13.219        | 904           | 13.219        |
| <i>La Unión</i>      | 621           | 399           | 621           | 399           | 274           | 322           | 253           | 343           |
| <b>Total Comarca</b> | <b>71.121</b> | <b>40.259</b> | <b>69.181</b> | <b>42.189</b> | <b>54.888</b> | <b>39.365</b> | <b>47.908</b> | <b>39.961</b> |

*Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos a través del CREM.*

**Gráfico 1: Evolución de la superficie de las tierras de cultivo de la Comarca de Cartagena**



*Fuente: Elaboración propia a partir de los datos obtenidos a través del CREM.*

## 4.2 Desarrollo industrial

La industria de Cartagena presenta dos vertientes claramente definidas. Por una parte está la industria autóctona con sus raíces en la artesanía de los siglos anteriores, y por otra parte aparece la industria foránea, que tiene su modelo en complejos industriales de gran envergadura y ligada a capital exógeno.

Hoy existe una clara desventaja de la industria autóctona de la foránea. La necesaria reestructuración de la industria minero-metalúrgica, de la textil, etc... No se ha abordado por falta del apoyo económico y técnico necesario. En cambio ha crecido una industria ligada a capital y materias primas venidas de fuera.

La actual industria cartagenera debe su desarrollo a tres factores básicos y cambiantes con el tiempo:

- Existencia de materias primas.
- Emplazamiento costero que facilita la accesibilidad.
- Tradición artesanal.

El aprovechamiento de cada uno de estos factores, y de su conjunto, ha dependido de las circunstancias de la época. A ellos se añadían otros que venían impuestos por las necesidades de los habitantes de la ciudad o de los planes gubernamentales. Así por ejemplo, su puerto, de magnificas cualidades naturales, ha sido utilizado para fines estratégico militares, para exportar minerales de la cuenca y para importar materiales energéticos. Sin embargo, estos factores quedan cada vez más obsoletos. Para nosotros, dos son los factores que hacen posible el actual desarrollo industrial cartagenero:

- Agua suficiente para uso industrial.
- Aprovechamiento del puerto para la revolución tecnológica impuesta por el petróleo.

El desarrollo industrial en los últimos años se centra en el Valle de Escombreras por una parte, y en la planta de la multinacional Sabic. Todo ello apoyado en la infraestructura portuaria.

### **4.2.1 Sabic**

En 1990 la Comunidad Autónoma de Murcia adquirió por 1.500 millones de las antiguas pesetas una finca que luego donó graciosamente a General Electric Plastics para su factoría.

Después de casi veinte años, GEP oficializó la fecha de venta de su planta de Cartagena.

En 2007 se produjo la venta de su filial de plásticos al grupo Saudí Basic Industries Corporation (SABIC) por 11.600 millones de dólares.

GE Plastics es una de las mayores empresas del sector de las resinas de plástico, que se usan en la industria del automóvil, la salud, la electrónica, el embalaje, las construcciones, las telecomunicaciones o incluso en componentes ópticos.

La compañía saudí SABIC, por su parte, es uno de los mayores fabricantes petroquímicos del mundo, además de la mayor empresa pública de Oriente Medio con una capitalización bursátil de 80.000 millones de dólares.

En Europa, la compañía da empleo a 3.300 personas aproximadamente, tiene una red europea de oficinas de ventas, centros de distribución logísticos y tres fábricas de productos petroquímicos situados en Geleen (Holanda), Teesside (Reino Unido) y Gelsenkirchen (Alemania).

SABIC produce en Europa 2,5 millones de toneladas métricas anuales de poliolefinas y 3,3 millones de toneladas métricas anuales de productos químicos básicos. El Gobierno de Arabia Saudí posee el 70 por ciento de las acciones de SABIC y el resto pertenece a inversores privados de Arabia Saudí y otros países del Gulf Cooperation Council (Consejo para la Cooperación en el Golfo). Esta adquisición representa otro paso importante en el crecimiento y diversificación de SABIC para convertirse en una de las empresas fabricantes líderes del mundo.

### **4.2.2 El Puerto de Cartagena**



Clave para el desarrollo industrial de Cartagena ha sido su puerto. Está constituido por dos dársenas separadas e independientes, Cartagena que cuenta con el 22,3% de la superficie terrestre y Escombreras que cuenta con el 71,7, correspondiendo el 6% restante a carreteras fuera de dársenas. Estas dársenas se encuentran separadas por 1,5 millas por mar y 5 kilómetros por carretera. Cada dársena cuenta con una boca de entrada distinta. La boca de entrada a la dársena de Cartagena tiene una anchura de 250 metros y un calado de 11,5 metros. La boca de entrada a la dársena de Escombreras tiene una anchura de 420 metros y un calado de 25 metros

El Puerto de Cartagena cuenta con una superficie de flotación total de 5.207,4 hectáreas, que ha permanecido prácticamente invariable durante los últimos años. En esta superficie se distinguen dos áreas diferenciadas. La Zona I, con 224,4 hectáreas, corresponde a las dársenas de Cartagena y Escombreras. La Zona II, fuera de dársenas, aglutina principalmente accesos y fondeaderos en una superficie de 4.983 hectáreas.

A continuación vamos a establecer las principales características de cada dársena.



## **Dársena de Cartagena**

La dársena de Cartagena tiene una longitud total de 6.831 metros, de los que 5.143 metros pertenecen a la Autoridad Portuaria. Esta dársena incluye: el puerto deportivo, la dársena pesquera y los muelles de Alfonso XII, Santa Lucía y San Pedro. Además, está destinada principalmente a usos náutico-deportivos, de pasajeros, pesqueros y comerciales. El puerto deportivo tiene una capacidad para 400 embarcaciones. En el muelle Alfonso XII se encuentra la terminal para pasajeros. En los muelles de Santa Lucía y San Pedro se ejerce un uso esencialmente comercial, con tráficó de contenedores y mercancía general. Tanto el muelle de Santa Lucía como el de San Pedro cuentan con un puesto de inspección fronteriza y una terminal de RENFE.

Esta dársena posee instalaciones específicas, propiedad de Cepsa y Repsol Comercial, para el suministro de combustibles líquidos para embarcaciones de recreo y buques de menos de 50 metros de eslora.

## **Dársena de Escombreras**

La dársena de Escombreras se divide en las zonas comercial y petrolífera. Tiene una longitud total de atraque de 6.950 metros y está destinada exclusivamente a usos comerciales.

La zona comercial se usa básicamente para graneles líquidos, graneles sólidos y gas natural licuado, está formada por 4 muelles que configuran esta zona, son: el muelle Metaneros, el muelle Fertilizantes, el muelle Príncipe Felipe y el muelle Isaac Peral.

La zona petrolífera de la dársena de Escombreras, con una longitud de 4.758 metros, incluye: el atraque Sudeste (espigón y pantalán), el muelle Maese, el dique-muelle Bastarreche, el pantalán prolongación Bastarreche, el muelle Polivalente, el muelle Sur y los diques Suroeste y Sur. En ella se comercializan principalmente graneles líquidos, químicos, aceite vegetal, bioetanol, refinados, gas licuado de petróleo, biodiesel y petróleo crudo.

En lo que respecta a instalaciones al servicio de la construcción y reparación de buques, en la dársena del Arsenal está ubicado el Arsenal Militar y la empresa Navantia de Cartagena, y en el muelle Alfonso XII el varadero de la Cofradía de Pescadores, en régimen de concesión. El Arsenal Militar es la base de apoyo logístico para los buques e instalaciones de la Armada del Mediterráneo, que se extiende desde Almería hasta Gerona, incluyendo las Islas Baleares. Navantia es una empresa pública española perteneciente a la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI), que controla el 100% de su capital. Esta empresa, además de construir buques especiales, principalmente de acero y fibra óptica, ofrece servicio de reparación altamente cualificado para yates en talleres cubiertos.

El Puerto de Cartagena se ha consolidado a lo largo de los últimos diez años como uno de los principales motores del desarrollo económico de la comarca.

Los factores que han contribuido al crecimiento económico experimentado por la Comarca han sido: la ampliación del valle de Escombreras (polo industrial y energético de referencia del mercado español), las halagüeñas cifras de crecimiento del tráfico de cruceros, y como factor de impulso futuro, el proyecto de construcción de una dársena de contenedores en El Gorguel que situaría a Cartagena en un lugar privilegiado de las rutas del comercio marítimo mundial más importantes.

### **Ampliación de Escombreras**

Se trata de un proyecto de gran envergadura ya finalizado. Durante 2004 finalizó la primera fase, con la construcción de los diques de abrigo y de cierre de la nueva obra. A finales de ese mismo año comenzaron ya los trabajos de la segunda fase. Otra importante infraestructura en la dársena de Escombreras es el nuevo pantalán para atraque de petroleros: se trata de una terminal para buques tanque de hasta 315.000 TPM, situado en la prolongación del dique-muelle Bastarreche, al sureste de la Dársena de Escombreras.

### **Gorguel, espacio para crecer**

A pesar de la importante ampliación que se está llevando a cabo en Escombreras, la considerable actividad industrial instalada allí y el previsible aumento de la misma hacen necesario buscar una nueva ubicación para dar respuesta a las nuevas necesidades que marcarán, y que están marcando ya de hecho, las tendencias de tráfico marítimo, que muestran un aumento imparable del tráfico contenerizado en general. Buscar una zona de actividades logísticas de trasbordo para estas mercancías ha llevado al Puerto a elaborar un ambicioso proyecto de ampliación del Puerto con la construcción de una dársena de contenedores en El Gorguel.

Aprovechar la estratégica situación del Puerto de Cartagena en el centro de las rutas marítimas mundiales es vital si queremos conseguir una posición privilegiada entre los puertos de trasbordo.

Prueba de la atracción que sobre los inversores ha despertado este proyecto son las más de diez empresas que se han presentado para participar en el concurso público para elaborar el estudio de viabilidad económica y financiera de la construcción de la nueva dársena. Entre las empresas que han solicitado participar en el concurso hay firmas británicas, francesas y alemanas, además de varias españolas.

En cuanto a la importancia que representa el Puerto de Cartagena respecto al sistema portuario español observamos en la tabla 2, que ocupaba la primera posición de tráfico en graneles líquidos en 2005, manteniéndose en 2012. Destacando además que ha escalado posiciones en el tráfico de graneles sólidos, tráfico total y de pasajeros en cruceros, fruto este último de la gran apuesta por el turismo llevada a cabo en los últimos años.

***Tabla 2: Evolución del tráfico del Puerto de Cartagena en relación al sistema portuario español (2005-2012)***

|                                | 2005     |         | 2012     |         |
|--------------------------------|----------|---------|----------|---------|
|                                | Posición | % total | Posición | % total |
| Graneles líquidos              | 1        | 14,37   | 1        | 15,78   |
| Graneles sólidos               | 8        | 4,45    | 4        | 5,51    |
| Mercancía general              | 20       | 0,5     | 21       | 0,46    |
| Pesca                          | 20       | 0,61    | 20       | 0,23    |
| Avituallamiento                | 13       | 1,26    | 17       | 0,52    |
| Tráfico total                  | 6        | 6,12    | 5        | 6,4     |
| Buques mercantes               | 13       | 1,42    | 12       | 1,27    |
| Buques mercantes gt            | 12       | 2,21    | 11       | 1,75    |
| Pasajeros en cruceros          | 12       | 0,73    | 10       | 1,11    |
| Contenedores TEUs              | 14       | 0,34    | 14       | 0,47    |
| Mercancía general contenedores | 14       | 0,34    | 14       | 0,51    |

*Fuente: Estudio de impacto económico regional del Puerto de Cartagena y elaboración propia*

### **4.2.3 El Valle de Escombreras**

El Valle de Escombreras está ubicado en el término municipal de Cartagena y tiene una extensión total de 2.779,91 hectáreas. Está ubicado entre la Sierra de la Fausilla, Sierra Gorda, el Gorguel y el Mar Mediterráneo.

La historia industrial reciente del Valle de Escombreras se remonta al año 1950 con la instalación de un importante complejo petroquímico, que tras varias adquisiciones por diferentes grupos acabaría perteneciendo a Repsol, y una central térmica. Dichas instalaciones sufrieron varias ampliaciones consecutivas, y en el año 1957 se estableció la Central Térmica de Hidroeléctrica Española y Butano.

Diferentes industrias mostraron interés por el Valle y, así, la planta de gas natural Enagas entra en funcionamiento en Escombreras en el año 1989 aumentando la

presencia industrial. Los siguientes años están marcados por la construcción y puesta en marcha de otras plantas industriales como Aemedsa (1995), Química de Estroncio (2000), Iberdrola (2002), GDF Suez (2006) o la más reciente creación de la planta de lubricantes de Ilboc (2014).

La historia industrial del Valle está marcada por una constante evolución de las empresas y ampliación de las capacidades de las diferentes instalaciones de las compañías. En los últimos años se han realizado importantes avances y desarrollos en infraestructuras, como son la mejora de los diferentes accesos al Valle, la ampliación de la dársena de Escombreras o la extensión de la línea de ferrocarril.

En el siglo XXI el Valle de Escombreras se perfila como un moderno enclave industrial ubicado estratégicamente en el Mediterráneo y conectado con el resto de la península mediante oleoductos y gasoductos.

#### ***4.2.4 Polígonos Industriales***

##### **Polígono Industrial Cabezo Beaza**

Cabezo Beaza acoge ya a 1100 empresas y 14000 trabajadores. Cartagena ha sufrido una transformación respecto a su polígono industrial Cabezo Beaza, que se sitúa como el segundo de más tamaño después del Polígono Industrial Oeste de Murcia. La comarca de Cartagena posee hoy en día una gran extensión de suelo industrial y de oficinas. Según el presidente actual de la Asociación Empresarial Cabezo Beaza, José Javier Gómez Vizcaíno, esta extensión que tiene dos millones y medio de metros cuadrados, será aumentada en medio millón de metros cuadrados más. En el nuevo plan general del Ayuntamiento de Cartagena hay otros 14 millones de metros cuadrados de suelo industrial para desarrollar en los próximos 20 años.

La principal ventaja comparativa de este polígono es que es un gran parque comercial. Aunque sigue habiendo industria, las empresas de transformación se irán trasladando al de los Camachos por falta de espacio y por el encarecimiento del metro cuadrado y dejarán paso a las empresas de comercialización y de distribución. Se está convirtiendo en un gran parque empresarial de servicios.

### **Polígono Industrial Los Camachos**

El Parque Industrial de Los Camachos se encuentra situado cerca del Mar Menor, cuenta con una superficie de 610 Ha. Este enclave de gran dimensión permitirá a la Región competir como alternativa de localización de grandes proyectos empresariales. Sin duda el desarrollo y comercialización de esta gran actuación industrial supondrá un gran impacto social y económico en las comarcas de Cartagena y del Mar Menor.

Dicha actuación se está desarrollando en tres etapas:

Etapas: Etapa 1: 101 Ha. Para actividades Económicas 62 Ha.

Etapas: Etapa 2: 50 Ha. Para actividades Económicas 35 Ha.

Etapas: Etapa 3: 110 Ha. Para actividades Económicas 36 Ha.

### **4.3 Turismo**

Cartagena posee una evidente gran riqueza patrimonial. Sin embargo, esta riqueza no es siempre objeto de interés turístico y de ahí se desprende la necesidad de intervenir en él para conseguir ese propósito. En las últimas décadas se ha llevado a cabo un gran proceso de recuperación de los recursos patrimoniales de Cartagena con el objetivo de alcanzar una gran demanda turística, que cada vez se muestra más exigente y deseosa de alcanzar experiencias turísticas altamente satisfactorias.

Los gestores del destino Cartagena entendieron que debía ser sometido a un proceso de renovación si se pretendía mantener una funcionalidad turística que garantizase su

competitividad entre la abundante oferta cultural/urbana que presentan muchas ciudades españolas.

Haciendo una descripción de las actuaciones llevadas a cabo, pero sin entrar en un desarrollo histórico exhaustivo de esta puesta en valor del patrimonio, es preciso referirnos al que podemos considerar la génesis de lo que se sigue haciendo en la actualidad a favor de la renovación y reposicionamiento de Cartagena como destino turístico. Se trata del plan de Dinamización Turística que tuvo un periodo de vigencia de 1998 a 2002 y representó una inversión total de 1.352.277 €. En el año 2000 se crea el Consorcio Cartagena Puerto de Culturas del que hablaremos más adelante.

En 2007 se produjo la apertura del centro de interpretación de la arquitectura defensiva de Cartagena y el Mediterráneo, con la rehabilitación y puesta en valor del Fuerte de Navidad. Al año siguiente se realizó un convenio de colaboración con la fundación Teatro Romano para la gestión turística del mismo, abriendo al público en junio de ese mismo año.

A lo largo de estos años se ha realizado la recuperación de recursos patrimoniales, infraestructuras, señalización, accesos y transportes a través de actuaciones arqueológicas, arquitectónicas y museográficas, lo que ha dado lugar a un producto turístico de ciudad en el que el visitante es el principal protagonista. Toda esta inversión ha dado sus frutos, puesto que el número de viajeros y pernoctaciones se ha incrementado sustancialmente.

Como se puede observar en el gráfico 2, constata la afirmación anterior la evolución experimentada respecto a las visitas recibidas, 301.276 visitantes en el año 2000, las primeras actuaciones, hasta 487.025 visitantes en el año 2014.

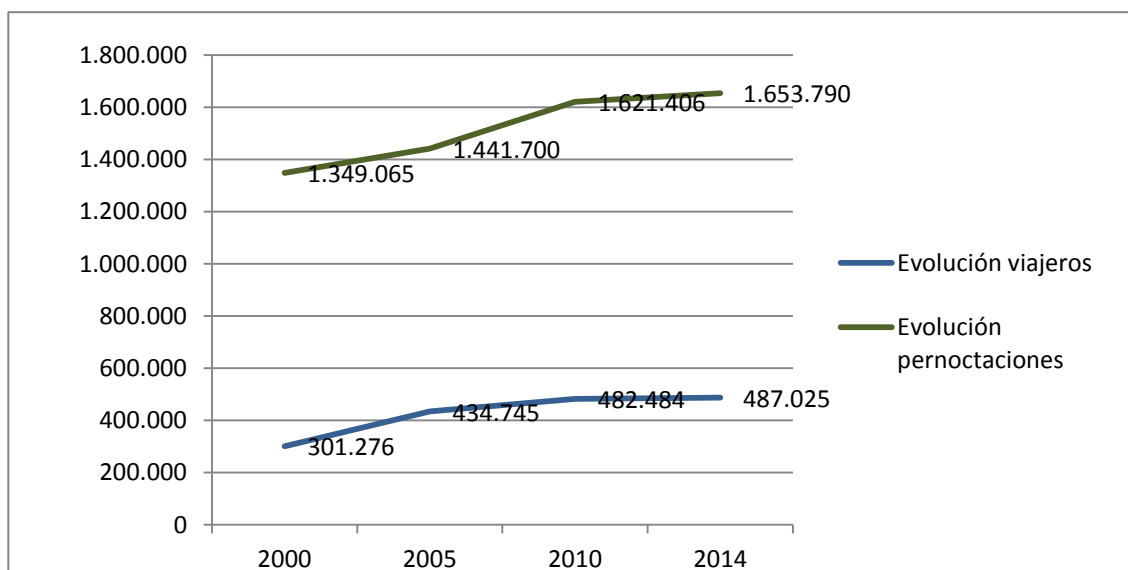
**Tabla 3: Evolución de los viajeros y de las pernoctaciones en la Comarca de Cartagena**

| Evolución Viajeros      |  | 2000           | 2005           | 2010           | 2014           |
|-------------------------|--|----------------|----------------|----------------|----------------|
| <b>TIPO</b>             |  |                |                |                |                |
| Residentes en España    |  | 235.565        | 335.738        | 395.851        | 374.664        |
| No residentes en España |  | 65.711         | 99.007         | 86.633         | 112.361        |
| <b>TOTAL</b>            |  | <b>301.276</b> | <b>434.745</b> | <b>482.484</b> | <b>487.025</b> |

| Evolución Pernoctaciones |  | 2000             | 2005             | 2010             | 2014             |
|--------------------------|--|------------------|------------------|------------------|------------------|
| <b>TIPO</b>              |  |                  |                  |                  |                  |
| Residentes en España     |  | 1.046.746        | 1.110.604        | 1.318.771        | 1.249.162        |
| No residentes en España  |  | 302.319          | 331.096          | 302.635          | 404.628          |
| <b>TOTAL</b>             |  | <b>1.349.065</b> | <b>1.441.700</b> | <b>1.621.406</b> | <b>1.653.790</b> |

*Fuente: Elaboración propia con los datos obtenidos de Murcia turística*

**Gráfico 2: Evolución de los viajeros y de las pernoctaciones en la Comarca de Cartagena**



*Fuente: Elaboración propia con los datos obtenidos de Murcia turística*

Ante la previsible llegada de numerosos viajeros a la Comarca atraídos por la nueva oferta turística, los empresarios del sector turístico realizaron unas inversiones notorias para aumentar tanto el número de establecimientos como el de plazas. Dichas inversiones quedan demostradas en la tabla 4, en la que podemos comprobar que se ha



pasado de contar con 27.817 plazas repartidas en 1.960 establecimientos en 1999, a 33.990 plazas repartidas en 2.404 establecimientos en 2013.

***Tabla 4: Evolución del nº de establecimientos y del nº de plazas en la Comarca***

|                      | 1999         |               | 2004         |               | 2009         |               | 2013         |               |
|----------------------|--------------|---------------|--------------|---------------|--------------|---------------|--------------|---------------|
|                      | Nº           | Plazas        | Nº           | Plazas        | Nº           | Plazas        | Nº           | Plazas        |
| <i>Hoteles</i>       | 46           | 7.125         | ↑ 59         | 8.384         | ↑ 93         | 11.349        | ↑ 95         | 11.384        |
| <i>Pensiones</i>     | 40           | 981           | ↓ 36         | 881           | ↓ 26         | 578           | ↑ 27         | 741           |
| <i>Apartamentos</i>  | 1.864        | 8.114         | ↓ 1.819      | 7.792         | ↑ 2.073      | 9.023         | ↑ 2.250      | 9.881         |
| <i>Casas Rurales</i> | 2            | 10            | ↑ 12         | 86            | ↑ 32         | 174           | ↓ 24         | 113           |
| <i>Campings</i>      | 8            | 11.587        | ↑ 9          | 12.010        | ↑ 9          | 12.010        | ↓ 8          | 11.871        |
| <b>Total</b>         | <b>1.960</b> | <b>27.817</b> | <b>1.935</b> | <b>29.153</b> | <b>2.233</b> | <b>33.134</b> | <b>2.404</b> | <b>33.990</b> |

*Fuente: Elaboración propia a través de los datos obtenidos del CREM.*

Otra actuación que ha sido de gran importancia para la renovación y el reposicionamiento del sector turístico fue el cambio sustancial que se produjo en 1992, cuando se inició la recuperación de espacios portuarios para su integración en la ciudad. No hay duda que ahí encontramos la génesis de una nueva forma de mirar al mar de una ciudad que durante décadas, casi lo había desatendido salvo desde una perspectiva industrial.

### **4.3.1 Puerto de Culturas**

Cartagena Puerto de Culturas es LA MARCA TURÍSTICA DE LA CIUDAD fruto del desarrollo de un ambicioso plan de actuaciones conducentes al desarrollo del producto cultural de Cartagena.

En el año 2000 se constituyó el Consorcio Cartagena Puerto de Culturas, con la firma de un Convenio de Colaboración entre el Ayuntamiento de Cartagena, la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, la Confederación de Empresarios de Cartagena, la Cámara de Comercio de Cartagena, la Autoridad Portuaria, y la Universidad Politécnica.

Con una inversión de 15 millones de euros, se ha perfilado como un producto singular. Actualmente Cartagena Puerto de Culturas gestiona los servicios turísticos de los museos, Centros de Interpretación y yacimientos con los que cuenta Cartagena, realizando una gestión integral del patrimonio a nivel turístico y cultural incluyendo:

- Gestión de las entradas.
- Gestión de visitas guiadas.
- Gestión de los transportes turísticos.
- Gestión de grupos.
- Gestión de tiendas.
- Comercialización del producto.
- Dinamización del producto.
- Mantenimiento.
- Gestión del personal.

Además Cartagena Puerto de Culturas continúa trabajando en la recuperación y puesta en valor de los recursos turísticos culturales de la ciudad.

#### ***4.3.2 La Manga Club. Todo comenzó el 23 de octubre de 1972...***

Un golfista californiano llamado Gregory Peters que tenía varias empresas por la zona de Elche, vio un lugar entre Cartagena y La Manga, en la región de Murcia y no se lo pensó dos veces. Adquirió los terrenos de aquel páramo llamado Atamaría a sus propietarios que por aquel entonces se dedicaban al cultivo de esos mismos campos.

La idea de Peters, era construir un campo de golf... ¿Un campo de golf? ¿Y eso qué es? La gente del lugar (estamos hablando del 1972) nunca había oído hablar de un deporte que se jugaba sobre el césped, y en el que había que meter una bola en un agujero con varios palos... pero se pusieron manos a la obra y en menos de 11 meses ya estaba el

campo sembrado, con las calles totalmente definidas y las palmeras, más de 3000, totalmente arraigadas.



Hacia el final de los años 70, la compañía propietaria atravesó un periodo de crisis. A pesar de las condiciones de deterioro y la escasez de presupuesto para fines de mantenimiento, las instalaciones del complejo pelearon por seguir funcionando y permanecieron abiertas para el negocio.

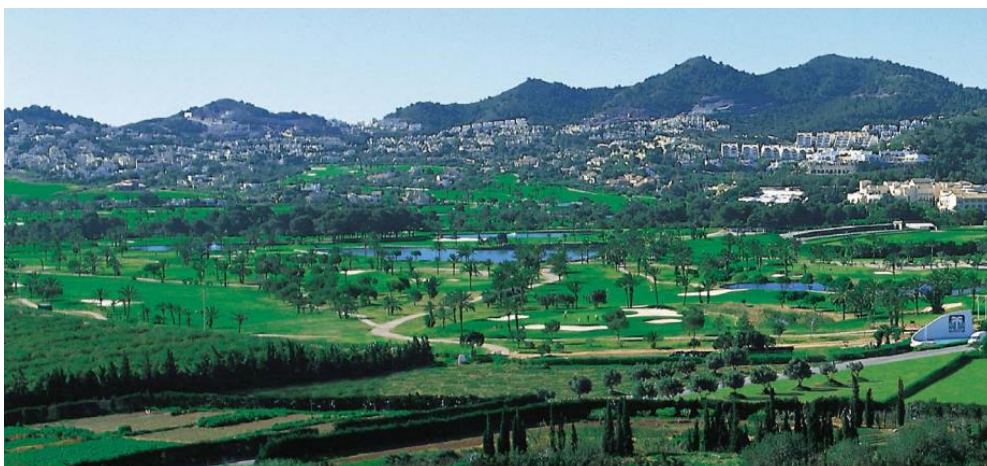
En 1979, las primeras noticias sobre negociaciones en relación a la compra del complejo llegaron con Dennington España SA aunque la compra no se completó hasta 1981. Dennington era el nombre de la filial española de European Ferries, una compañía de barcos de pasajeros y de mercancías. En este momento comenzó una fase decisiva de La Manga Club.

La nueva empresa propietaria estaba preparada para relanzar el complejo con el tan necesitado programa de inversión. Durante los 80, Severiano Ballesteros fue una leyenda en los circuitos profesionales de golf del mundo. Por eso, fue nombrado Touring Professional de La Manga Club.

En 1987 European Ferries fue adquirida por P&O (Peninsular and Oriental Steam Navigation Company), una de las mejores compañías en el transporte marítimo, presente en más de 40 países. Es con este gigante comercial cuando las mayores inversiones en infraestructuras tuvieron lugar. Los noventa trajeron el despegue de La Manga Club tal y como el complejo es ahora. Las mejoras más recientes incluyen una remodelación completa de los Campos Norte y Sur en el 2001 y 2004 respectivamente, factor que sin duda ha contribuido a que La Manga Club sea galardonada como Mejor Complejo de Golf de Europa en los World Travel Awards en 2001, 2003 y 2005.

El 2005 fué testigo de la llegada a escena de MedGroup, que compró el resort a P&O a finales del 2004. MedGroup es líder en el desarrollo de comunidades residenciales en España y está firmemente comprometido con continuar esta inversión en el que es ya considerado mejor complejo de Europa.

Actualmente La Manga Club es uno de los mejores de resorts de golf de Europa, ubicado en un entorno privilegiado goza de un clima mediterráneo durante todo el año. Con una gran selección de tres fantásticos campos de golf de 18 hoyos, cada uno con su propia dimensión y estilo, pero todos ofreciendo unos entornos tranquilos y unas vistas impresionantes, siempre son un desafío para golfistas de todas las edades y capacidades. Pero en La Manga Club hay mucho más que únicamente tres grandes campos de golf. La calidad y la amplitud de sus instalaciones y servicios han ayudado a hacer de este complejo, uno de los pocos resorts deportivos cinco estrellas que existen hoy en día en España.



### ***4.3.3. El Auditorio y palacio de congresos “El Batel”***

Es una gran infraestructura cultural situada en el puerto de la ciudad, junto al Museo Nacional de Arqueología Subacuática (ARQUA), cuyas obras comenzaron durante el año 2004 y abrió sus puertas a finales de 2011.

A falta de teatro municipal en la ciudad de Cartagena, el ayuntamiento decidió construir uno para el disfrute de los ciudadanos, pero en vista del mercado de turismo de congresos ligado a auditorios se decide crear finalmente un auditorio y palacio de congresos. Al ser un mercado al que cada día se suman nuevas ciudades, se pensó en colocarlo en una situación privilegiada para poder competir con ventaja, por lo que se pensó en el casco histórico de la ciudad, lleno de restos arqueológicos. Debido a la falta de parcelas de gran tamaño se pasó a plantearlo en la zona portuaria. Se gestionó ante la Autoridad Portuaria la cesión en el cantil del puerto de una parcela de 17.000 metros cuadrados emplazada junto al ARQUA.

Las obras comenzaron en 2004, retrasándose su apertura hasta finales de 2011 por los continuos retrasos que supusieron las filtraciones de agua salada debidas a la cercanía del auditorio al mar y a hundirse 32 metros en base al nivel del mar.

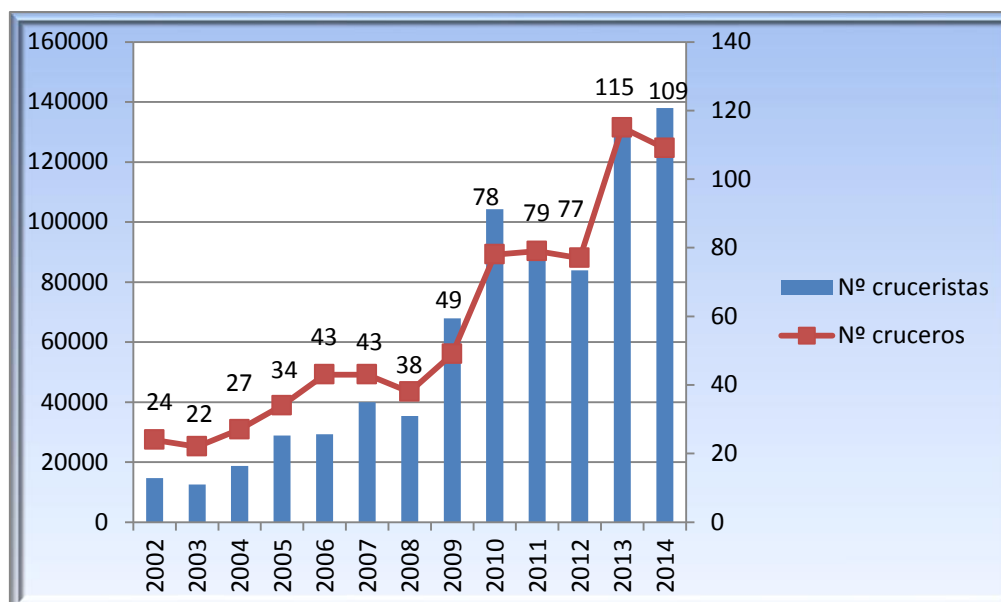
A finales de 2011 se termina el auditorio y se empiezan a barajar nombres para el edificio y fechas de inauguración. Así en marzo de 2011 se determina que se llamaría El Batel, y no es hasta el otoño de 2011 cuando se abren las puertas del auditorio para el público en general.

### ***4.3.4 Turismo de Cruceros***

Durante los últimos años una de las apuestas de la Autoridad Portuaria de Cartagena ha sido la de consolidar al Puerto de Cartagena como destino de cruceros en base a su posición estratégica en el mediterráneo occidental y al incremento que este tipo de

tráfico está teniendo a nivel mundial. En este sentido se construyó un nuevo atraque específico para este tipo de buques. Este se encuentra ubicado en la Dársena de Cartagena muy próxima al centro de la ciudad y, por tanto, al importante patrimonio histórico que en los últimos años se ha puesto en valor en la ciudad de Cartagena y que sin duda es un potente atractivo para vender el producto turismo de crucero. Estas mejoras en las infraestructuras, junto a las acciones promocionales llevadas a cabo por la Autoridad portuaria en los últimos años para atraer al Puerto de Cartagena este tipo de tráfico, se han traducido en un importante incremento en el número de escalas de cruceros. El gráfico nº 3 muestra como el número de cruceros se ha incrementado notablemente desde 24 en 2002 hasta 109 en 2014, con el consiguiente aumento en el número de cruceristas, desde 14.680 hasta 137.989. No obstante, en el periodo analizado se aprecia un descenso en el número de cruceristas, en los años 2011 y 2012 en torno a 20% con respecto al 2010, pero que se ha recuperado durante los dos últimos años.

**Gráfico 3: Tráfico de cruceros. Evolución período 2002-2014**



*Fuente: Elaboración propia a partir de Memorias Anuales del Puerto de Cartagena, varios años.*

## **4.4 Comercio**

El desarrollo industrial y turístico de la comarca ha propiciado la construcción de centros comerciales.

### **4.4.1 Centros Comerciales**

Cartagena cuenta con 3 centros comerciales: Centro Comercial y de Ocio Espacio Mediterráneo, El Corte Inglés, Parque Comercial y de Ocio Mandarache.

#### **Corte Inglés**

El Corte Inglés aterrizó en Cartagena convirtiéndose en símbolo de progreso de la ciudad portuaria.

Abrió sus puertas al público el 29 de abril de 2004 bajo el lema premonitorio “Algo grande hecho para ti” una firme representación de la confianza mutua que se dispensaron la ciudad y la empresa en el que destacó la palabra desarrollo.

El Corte Inglés de Cartagena se levantó entre la Alameda de San Antón, una de las dos principales arterias de la ciudad, y las calles Jorge Juan, Ramón y Cajal y Almirante Baldasano, sin duda un lugar estratégico, perfectamente comunicado. La inversión llevada a cabo en nuestra ciudad fue de unos 130 millones de euros que se invirtieron en construir y poner en marcha el nuevo centro comercial. Esto trajo consigo la creación de empleos directos, los que a mediados de 2004 superaban de largo la cifra de un millar, en concreto 1150 puestos de trabajo, ocupados especialmente por la población más joven del municipio.

La llegada de El Corte Inglés supuso un gran efecto económico y sociológico; económico por su capacidad para aportar desarrollo, empleo y crecimiento, y sociológico por

cuanto su puesta en marcha fue un golpe de aliento para los cartageneros y para una ciudad que soñaba con poder contar con un centro comercial de estas características, vinculado al progreso.

### ***Centro comercial y de ocio Espacio Mediterráneo***

Las obras de construcción del Centro de Ocio y Comercio Espacio Mediterráneo comenzaron en mayo de 2005 y la apertura se realizó en dos fases: la primera se inauguró el 24 de octubre de 2006 con la apertura del hipermercado Carrefour y la galería comercial anexa. La segunda fase se inauguró el 21 de mayo de 2007 el centro de ocio y comercio Espacio Mediterráneo. Un centro que aspiraba a convertirse en el epicentro de la actividad comercial y de ocio de Levante.

### ***Parque comercial y de ocio Mandarache***

El Parque Comercial y de Ocio Mandarache es uno de los proyectos empresariales más recientes de Cartagena. Su proximidad al centro de la ciudad y su oferta comercial tenía como objetivo convertirlo en uno de los preferidos por los ciudadanos y en un referente en el mundo del ocio y del tiempo libre, pues contaba, entre otros, con 12 salas de cine - dotadas con la última tecnología- y numerosas tiendas de deportes, decoración, supermercados, bricolaje, electrodomésticos, además de varios locales de restauración. En la actualidad, cuenta con tan solo 12 salas de cine, un supermercado y un local de restauración.

La magnífica ubicación de Mandarache, situado en la zona del ensanche de Cartagena, a escasos metros de El Corte Inglés, es una de las ventajas con las que cuentan los visitantes, que pueden visitarlo andando desde el casco histórico en apenas 10 minutos. Además del enclave estratégico, el parque cuenta con 1.100 plazas de aparcamiento para los ciudadanos que se desplacen desde otros municipios o que prefieran ir con su vehículo, de las cuales 30 están reservadas para minusválidos.



Su patrocinador, Unión Desarrollos, S.L., una compañía que pertenece a Europa Capital y General Property Investment Company (GPIC), invirtió en su construcción más de 35 millones de euros. Este se inauguró el 30 de noviembre de 2006.

## 5. EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN Y EMPLEO EN LA COMARCA DE CARTAGENA DURANTE LA CUARTA ETAPA

En el capítulo anterior nos hemos centrado en las empresas e infraestructuras y aquí se analizarán los datos disponibles del empleo agregado en todas ellas.

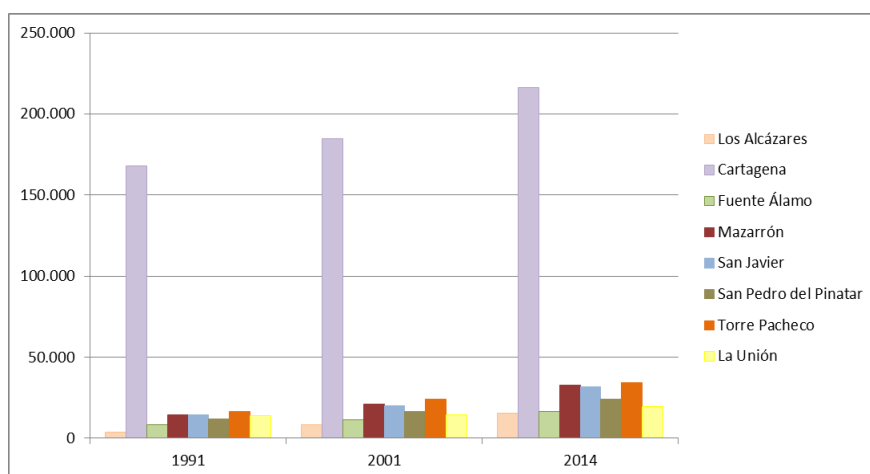
### 5.1 Evolución de la población

**Tabla 5: Evolución de la población en la Comarca de Cartagena**

| Ayuntamientos Comarca | 1991           | 2001           | 2014           |
|-----------------------|----------------|----------------|----------------|
| Los Alcázares         | 3.683          | 8.470          | 15.735         |
| Cartagena             | 168.023        | 184.686        | 216.451        |
| Fuente Álamo          | 8.279          | 11.583         | 16.338         |
| Mazarrón              | 14.591         | 20.841         | 32.718         |
| San Javier            | 14.696         | 20.125         | 31.988         |
| San Pedro del Pinatar | 12.057         | 16.678         | 24.091         |
| Torre Pacheco         | 16.568         | 24.332         | 34.151         |
| La Unión              | 13.940         | 14.541         | 19.452         |
| <b>Total Comarca</b>  | <b>251.837</b> | <b>301.256</b> | <b>390.924</b> |

*Fuente: CREM. Anuario Estadístico de la Región de Murcia y elaboración propia.*

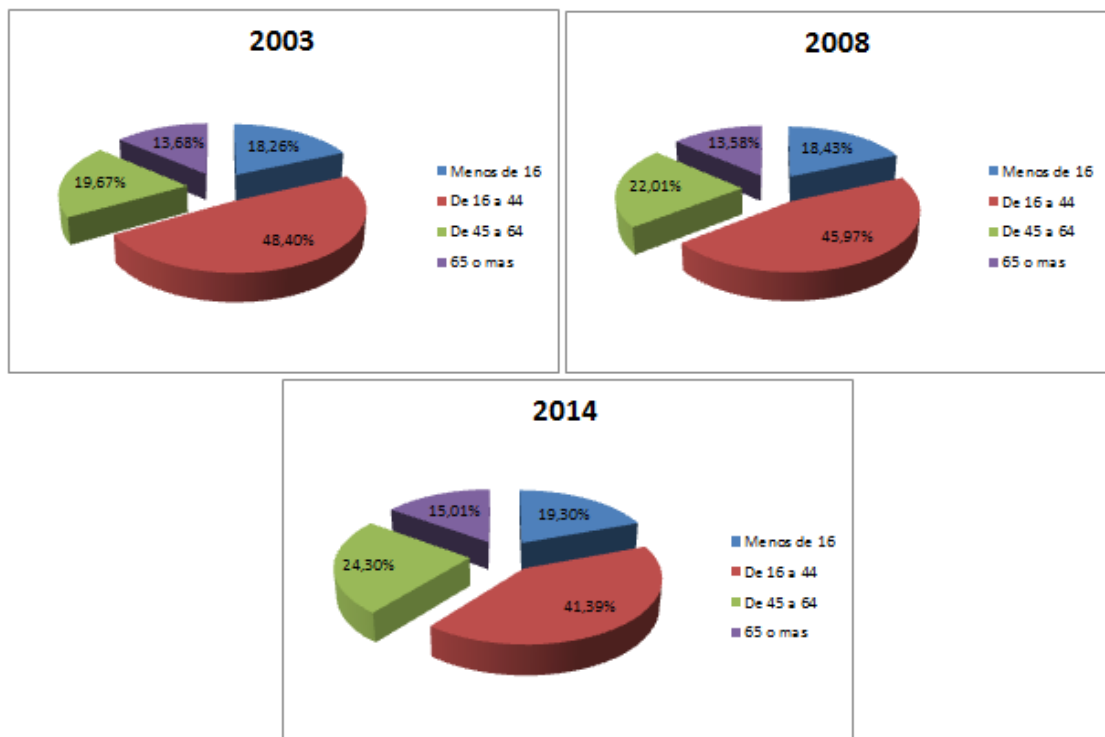
**Gráfico 4: Evolución de la población en la Comarca de Cartagena.**



*Fuente: CREM. Anuario Estadístico de la Región de Murcia y elaboración propia*

Este gráfico refleja el crecimiento generalizado de la población que se ha producido en todos los municipios de la Comarca, pasando en poco más de 20 años de 251.837 habitantes a 390.924 habitantes. Cartagena es el núcleo de mayor población de la comarca, con más de 200.000 habitantes en 2014. Le sigue Torre Pacheco con más de 34.000, siendo Los Alcázares el municipio menos poblado de la Comarca con poco menos de 16.000 habitantes, aunque es éste último, el que más ha crecido proporcionalmente respecto a 1991. Se trata, por tanto, de una comarca que crece en población lo cual es un factor más de crecimiento económico.

**Gráfico 5: Evolución de la población por tramos de edad**



Fuente: Elaboración propia a través del CREM

En el gráfico 5 podemos observar que la Comarca de Cartagena, cuenta con una significativa tasa de juventud representando un 19.3% de la población total de la Comarca.

## 5.2 Movimientos Migratorios

A partir de los datos obtenidos del CREM sobre la evolución de la población podemos mencionar que:

- La Comarca poseía en 2001 aproximadamente un 12.5% de ciudadanos de nacionalidad extranjera, con la marroquí y la ecuatoriana como principales nacionalidades de origen. Esta tendencia se mantiene en el último año al observar que dichos países siguen siendo dos de los principales protagonistas de los movimientos migratorios procedentes del extranjero (más de un 53% de los habitantes extranjeros son bien marroquíes, bien ecuatorianos). No obstante, hay que destacar la llegada de población inmigrante procedente de Reino Unido, ya que representan el 15% del total de población extranjera, pero que no vienen por motivos de trabajo.
- Las Comunidades Autónomas limítrofes son los principales focos de intercambio de población dentro del país, como lo son la C. Valenciana, Andalucía y Castilla la Mancha, seguidas por Madrid y Cataluña que aportan también un importante número de habitantes. Al mismo tiempo estas zonas son las elegidas por los habitantes de la Comarca para la emigración a nivel nacional.

A continuación analizamos el saldo migratorio de la Comarca para comparar el número de inmigraciones y emigraciones que se producen en ella.

$$\text{Saldo migratorio} = N^{\circ} \text{ inmigrantes} - N^{\circ} \text{ emigrantes}$$

En la tabla 6 podemos observar que el Saldo Migratorio Municipal para el conjunto de la Comarca es negativo debido a que el número de emigrantes que salen del municipio es superior al de inmigrantes que entran. En cuanto al Saldo Migratorio Provincial, es también negativo puesto que el número de emigrantes que marchan a otra provincia es mayor a la de inmigrantes, siendo el municipio de Cartagena el principal causante, ya

que es éste el que registra un mayor saldo negativo. Por el contrario, el Saldo Medio Extranjero es positivo debido a que la cantidad de inmigrantes, procedentes del extranjero, es superior a la cantidad de emigrantes que marchan al extranjero desde la Comarca, siendo Mazarrón y Torre Pacheco quienes inciden positivamente, en mayor medida, al SME.

Teniendo en cuenta el SMM, el SMP y el SME, el Saldo Migratorio Total refleja un resultado negativo, mostrando que el número de emigrantes de la Comarca es superior al de inmigrantes.

**Tabla 6: Saldo Migratorio 2014 Comarca de Cartagena**

|                             | SMM <sup>1</sup> | SMP <sup>2</sup> | SME <sup>3</sup> | TOTAL       |
|-----------------------------|------------------|------------------|------------------|-------------|
| <i>Cartagena</i>            | -53              | -388             | -669             | -1110       |
| <i>Los Alcázares</i>        | 10               | 67               | 182              | 259         |
| <i>Fuente Álamo</i>         | -9               | -62              | -55              | -126        |
| <i>Mazarrón</i>             | -94              | 60               | 370              | 336         |
| <i>San Javier</i>           | -83              | 17               | -56              | -122        |
| <i>San Pedro</i>            | 37               | 42               | 64               | 143         |
| <i>Torre Pacheco</i>        | -94              | 1                | 350              | 257         |
| <i>La Unión</i>             | -31              | -2               | 10               | -23         |
| <b><u>Total Comarca</u></b> | <b>-317</b>      | <b>-265</b>      | <b>196</b>       | <b>-386</b> |

<sup>1</sup>SMM: Saldo Migratorio Municipal

<sup>2</sup>SMP: Saldo Migratorio Provincial

<sup>3</sup>SME: Saldo Migratorio Extranjero

*Fuente: Elaboración propia a través del SEF*

### 5.3 Desde el sector primario al sector terciario

La evolución desde el sector primario al terciario es un hecho constatado, que se confirma con la transformación que se está produciendo de manera continuada, en el positivo desarrollo económico y social, como podemos observar en la siguiente tabla.

***Tabla 7: Evolución hacia el sector terciario***

| Sectores          | Primario |        |        | Secundario |        |        | Terciario |        |        |
|-------------------|----------|--------|--------|------------|--------|--------|-----------|--------|--------|
|                   | Años     | 1970   | 1991   | 2002       | 1970   | 1991   | 2002      | 1970   | 1991   |
| Población ocupada | 30,20%   | 15,00% | 10,98% | 32,90%     | 29,00% | 28,90% | 33,60%    | 57,00% | 60,35% |

*Fuente: Elaboración propia a partir de los datos extraídos del INE*

Si retrocedemos hasta 1970 podemos comprobar cómo la población ocupada en el sector primario entonces representaba el 30.2% del total de ocupados. En 2002 no llegaba al 11%. El sector secundario (construcción e industria) también ha perdido ocupados, pasando del 32.9% al 28.9% (en este sector hay actividades de la cadena de producción que ahora se integran en el sector terciario).

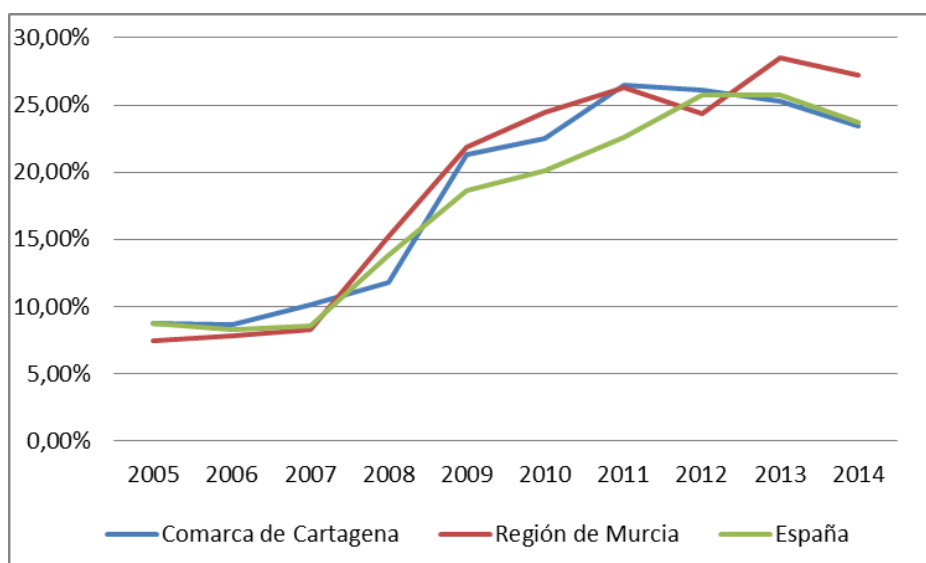
El sector terciario que ocupaba el 33.6% del total de empleo, ha pasado a situarse en el 2002 en el 60,35%. Es importante destacar que una parte importante de este 60,35%, corresponden a actividades derivadas de la agricultura, como por ejemplo una parte importante del sector del transporte en el que la Región posee una de las primeras flotas de España y la primera de camiones frigoríficos.

A comienzos de este siglo estábamos inmersos en la total transformación de los procesos de producción y comercialización, impulsados por las nuevas tecnologías y la globalización de los mercados.

## 5.4 Evolución del paro

En este apartado vamos a comparar la tasa de paro registrado de los últimos años entre la Comarca de Cartagena, la Región de Murcia y España, para comprobar si han evolucionado en la misma dirección. Podemos observar en el gráfico nº 6 que en 2007 en España y en la Región de Murcia se produjo un aumento de la tasa de paro, como consecuencia de la gran crisis económica en la que aún nos hayamos envueltos. Sin embargo se puede apreciar que en la Comarca de Cartagena este impacto tuvo lugar en 2008. La evolución a partir de entonces ha sido similar a la de la Región de Murcia, pero a partir de 2013 la Comarca reduce más la tasa de paro que el conjunto de la Región, lo que nos hace tener cierto optimismo sobre el futuro más próximo tras unos años difíciles.

**Gráfico 6: Evolución de la tasa de paro registrado**



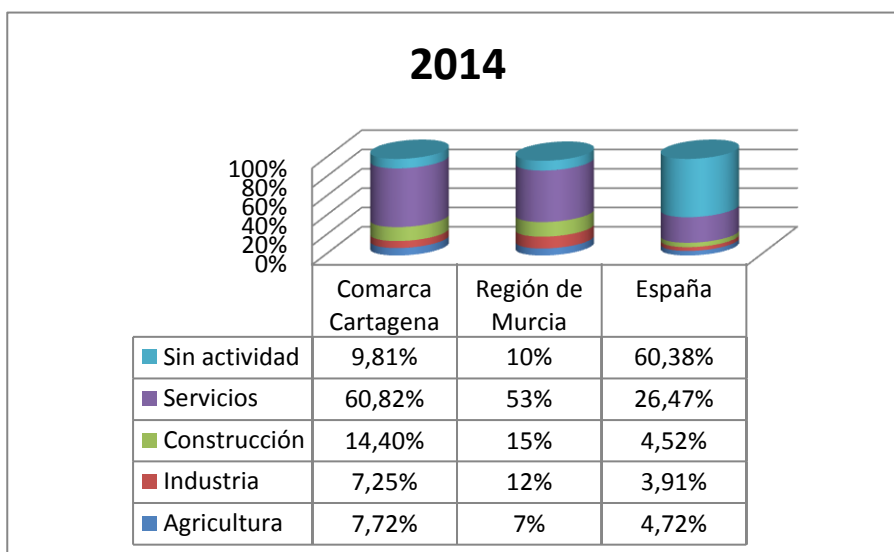
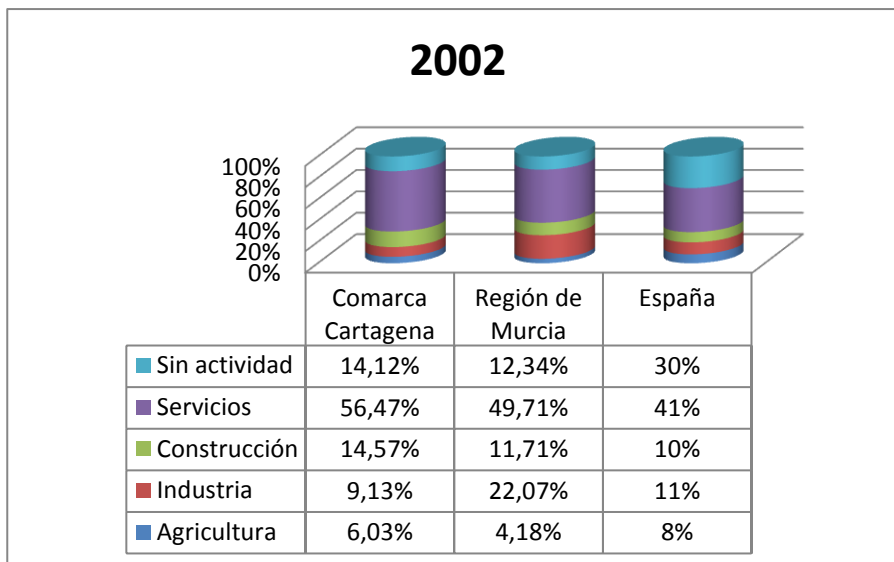
Fuente: Elaboración propia a través de los datos obtenidos de datosmacro.com

Una vez comparada la tasa de paro de los últimos años en la Comarca de Cartagena, Región de Murcia y España, vamos a estudiar qué porcentaje supone cada sector de actividad sobre la tasa de paro total de los años 2002 y 2014, mostrando de esta forma la evolución que ha experimentado.

En el gráfico 7 podemos observar como la Comarca de Cartagena y la Región de Murcia presentan porcentajes similares por sector de actividad respecto a la tasa de paro total, ya que en este periodo se produce un aumento de la tasa de paro de los sectores: construcción en el caso de la Región, servicios y agricultura, disminuyendo los sectores: sin actividad e industria, destacando el descenso de éste en la Región de un 10%.

En cuanto a España, se produce un aumento significativo de la tasa de paro del sector sin actividad, pasando de un 30% en 2002, a un 60.38% en 2014. Los demás sectores económicos disminuyen durante este periodo analizado.

**Gráfico 7: Paro registrado según el sector de actividad**



*Fuente: Cifras de empleo Municipal y elaboración propia*



## 6. Analisis DAFO de la Comarca de Cartagena

En este apartado se presenta un análisis DAFO que permite aportar resumida y esquemáticamente los puntos fuertes y débiles (Fortalezas y Debilidades) de la Comarca de Cartagena, las Oportunidades detectadas que se le presentan y que le ayudan a eliminar o prepararse contra las Amenazas que le pudieran afectar en su desarrollo. Se trata de un método sencillo y eficaz para decidir sobre el futuro.

Por un lado, de la combinación de fortalezas con oportunidades surgen las potencialidades, las cuales señalan las líneas de acción más prometedoras, conformando el análisis desde la perspectiva interna. Y, por otro lado, las limitaciones, determinadas por una combinación de debilidades y amenazas, colocan una seria advertencia, formando parte del análisis externo.

Los riesgos (combinación de fortalezas y amenazas) y los desafíos (combinación de debilidades y oportunidades), determinados por su correspondiente combinación de factores, exigen una cuidadosa consideración a la hora de marcar el rumbo que Cartagena deberá asumir hacia el futuro.

### DEBILIDADES

- Falta de accesibilidad exterior en materia ferroviaria.
- Insuficiencia de recursos hídricos.
- Escasez de emprendedores como consecuencia de la existencia de gran cantidad de empresas públicas.

### FORTALEZAS

- Situación geográfica privilegiada, con posibilidades de crecimiento.

- Buena comunicación con las principales redes de transporte terrestre y ferroviario de la Región, que a su vez permite la conexión con el resto de las comunidades limitrofes.
- Presenta una cultura tradicional del agua que vela por el ahorro y la eficiencia de su uso.
- Existencia de 5 universidades y diversas escuelas de negocio.
- Existencia de un amplio patrimonio histórico-artístico de interés cultural.
- Cuenta con el único aeropuerto en funcionamiento de la Región.
- Tejido industrial arraigado y en expansión.

## AMENAZAS

- Posicionamiento en el mercado de otros destinos en una mejor segmentación de la oferta que incrementa la competencia para la captación de los flujos turísticos.
- Incertidumbre en la llegada del AVE.
- Intensos flujos de inmigración con escasa formación y dificultades de integración.
- Reducción de la capacidad emprendedora de las empresas como consecuencia de la crisis económica.

## OPORTUNIDADES

- Inclusión de la Región en uno de los más potentes ejes europeos de desarrollo económico, como el Arco Mediterráneo.
- Impulso de las actividades turísticas en la zona, desarrollando una oferta amplia y diversificada y convirtiéndose en un lugar de referencia para el turismo cultural y de ciudad.
- Entrada de inversiones extranjeras que aprecia en la Región de Murcia buenas oportunidades de negocio.

## 7. Perspectivas de futuro

Teniendo en cuenta todo el análisis realizado durante este trabajo podemos extraer las siguientes conclusiones:

- El **campo** no era rentable por la escasez de agua, hasta que fueron obtenidas las aguas a través del trasvase Tajo-Segura, lo que ha propiciado que esté en constante expansión. No obstante, existe la incertidumbre porque sus perspectivas de futuro quedan sujetas a una intensa demanda en nuevos caudales que garanticen el futuro desarrollo. Hoy en día sí tenemos empresarios agrícolas autóctonos, siendo el segundo sector económico en el que más especializada se halla la Comarca. Este sector de gran tradición tanto en el tejido productivo comarcal como regional, con una importante cuota de mercado y en gran medida exportador, debe garantizar incrementos de competitividad a través, entre otros factores, de la concentración empresarial, la intensificación tecnológica e innovadora y la multi-localización productiva.
- La **industria** es otro sector con presente y futuro en la Comarca. Además del complejo energético del Valle de Escombreras, que es por otra parte una fuente de actividad importante para el Puerto de Cartagena, la producción de energía procedente de fuentes renovables, principalmente la energía solar, tiene en la Comarca unas condiciones óptimas y debería ser aprovechada también para potenciar actividades de investigación e innovación tecnológica en esta área. Este sector apoya además a otros sectores como el agrícola que genera a su alrededor otras actividades, al tiempo que constituye un sector exportador. Hay que impulsar las estructuras industriales como ejes fundamentales para la creación de empleo de calidad.

Cartagena se conforma como uno de los polos energéticos mayores de España: petróleo, gas y electricidad; junto a una industria de alta tecnología, aeronáutica, plásticos, fabricación de motores, química, astilleros, metal, mecánica y

construcción. Cuenta también con un importante entramado de redes de comercialización en la propia Unión y en otros países, además del imparable desarrollo del sector alimentario y el pesquero.

- El **turismo** tiene mucho potencial que desarrollar en la Comarca, si bien es preciso mantener un equilibrio entre la protección del territorio y el desarrollo del sector. Para consolidar un sector turístico sostenible y de calidad han de afrontarse distintos retos y corregir las deficiencias y desequilibrios existentes en la actualidad fomentando:
  - La inclusión de la Comarca en los grandes destinos turísticos.
  - Fomentar el turismo hotelero que crea un mayor valor añadido que el residencial.
  - Lograr una oferta de servicios turísticos amplia y continua, diferenciada en los distintos destinos consolidados.
  - Formación de los trabajadores del sector como elemento clave para el aumento de la calidad.
  - Coordinación entre los diferentes agentes del sector con unos objetivos claros.

Todos estos sectores económicos basan su evolución en gran medida, en el desarrollo del puerto, debido a su gran influencia sobre estos.

- El **puerto de Cartagena** está hoy en día entre los puertos que más crecen, y es uno de los más rentables de España. Cartagena tiene un potencial enorme para convertirse en un puerto de referencia en el Mediterráneo. Aprovechando las capacidades actuales del Puerto, Cartagena se convertirá no sólo en un gran puerto de referencia para el tráfico de contenedores, sino también en puerto *Home* para el turismo.

Dado el enorme potencial turístico y patrimonio cultural de Cartagena y de toda la Región de Murcia, habría que facilitar que el puerto de Cartagena sea de uso intensivo en el flujo turístico. Si se construyera el puerto del Gorguel, siempre

cumpliendo los requisitos preceptivos medioambientales de la UE, esta construcción contribuiría a dejar espacio libre en el puerto de Cartagena y potenciar la expansión que experimenta en la actualidad con un importante incremento de pasajeros, debido al crecimiento de cruceros que hacen escala en la ciudad portuaria.

Es una realidad que la Comarca de Cartagena crece en todas las direcciones; un crecimiento que se aceleró con la puesta en marcha del Corte Inglés, con la construcción del nuevo hospital y el desarrollo de todos los terrenos en el entorno, con la proximidad al mar por el este, en razón al acuerdo alcanzado entre la Autoridad Portuaria y el Excmo. Ayuntamiento de llevar el área Logística del puerto al Polígono de los Camachos, además del arco conformado por la conexión entre el autopista Alicante-Cartagena-Vera.

Por lo tanto, dado el gran potencial de crecimiento que posee la Comarca de Cartagena, podemos prever, y así nos gustaría que ocurriera, que la recuperación económica se dejará notar y dará paso a una nueva etapa de crecimiento y prosperidad.

## Bibliografía

1. Andrés Sarasa, José Luis (Año 1982) “Cartagena, crecimiento demográfico y desarrollo industrial” Ayuntamiento de Cartagena.
2. Atlas Global de la Región de Murcia  
<http://www.atlasdemurcia.com/>
3. Boletín Coyuntura Económica (2013) Servicios de Estudios de Coyuntura Económica, Facultad Ciencias de la Empresa
4. Cámara de Comercio, Industria, Servicios y Navegación de Cartagena
5. Cartagena Puerto de Culturas  
[http://www.cartagenapuertodeculturas.com/publicas/conocenos/quienes\\_somos/\\_PCHh0RuJgszFjGrZZGtm-w](http://www.cartagenapuertodeculturas.com/publicas/conocenos/quienes_somos/_PCHh0RuJgszFjGrZZGtm-w)
6. Consejería de economía, empresa e innovación, “Plan estratégico de la Región de Murcia, 2007-2013”  
<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:Xj7EY80HV1MJ:www.sefcarm.es/web/integra.servlets.Blob%3FARCHIVO%3DTERRITORIALIZACION%25D3N%2520CARTAGENA.pdf%26TABLA%3DARCHIVOS%26CAMPOCLAVE%3DIDARCHIVO%26VALORCLAVE%3D28890%26CAMPOIMAGEN%3DARCHIVO%26IDTIPO%3D60%26RASTRO%3Dc%24m3395+&cd=1&hl=es&ct=clnk&gl=es>
7. CREM (Centro regional de Estadística de Murcia)
8. Datosmacro.com  
<http://www.datosmacro.com/paro/espana/municipios/murcia/murcia/cartagena>

9. Estudio de impacto regional del Puerto de Cartagena, Equipo Investigador Departamento de Economía UPCT  
<http://www.apc.es/docs/actualidad/Estudio%20de%20Impacto%20Econ%C3%B3mico%20Regional%20del%20Puerto%20de%20Cartagena.pdf>
10. Europa Press  
<http://www.europapress.es/murcia/noticia-contentpolis-sera-ubicada-finalmente-poligono-industrial-camachos-cartagena-20100428130107.html>
11. García Sánchez, Antonio (2015), Curso de verano UPCT 2015 “La actividad económica de la Comarca de Cartagena durante el siglo XX”
12. Instituto Nacional de Estadística  
<http://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=4247>
13. La Verdad Digital S.L.U  
<http://servicios.laverdad.es/servicios/web/corteinglesctg04/>
14. Lozano Sahuquillo, Vicente (2003), “Comarca del Campo de Cartagena: un análisis de viabilidad provincial”  
<http://partidocantonal.com/wpcan/wp-content/uploads/2013/08/economico.pdf>
15. MERCEDES MILLÁN ESCRICHE (2013) 1 Gran tour: Revista de Investigaciones Turistas nº8 Julio-Diciembre pág. 85-114 ISSN: 2172-8690
16. Noticias Cartagena: laverdad.es  
<http://servicios.laverdad.es/servicios/web/corteinglesctg04/>
17. Plan estratégico de la Región de Murcia 2014-2020  
<http://planiris2020.carm.es/web/pagina?IDCONTENIDO=75&IDTIPO=180>

18. Segado,I ; Vázquez,M; (1991) “ La industria en Cartagena” Cuadernos de Economía Murciana N°7
  
19. Sempere Souvannavons, Juan David (2003) “La agricultura intensiva en el Campo de Cartagena “  
<http://www.uam.es/otroscentros/TEIM/Observainmigra/Atlas%202004/07%20Regiones%20Destino/Campo%20de%20Cartagena.pdf>
  
20. Servicio Regional y de Empleo de la Región de Murcia  
[www.sefcarm.es](http://www.sefcarm.es)
  
21. The Solheim Cup 2015  
[http://www.murciaturistica.es/solheimcup/img/links/LaMangaClub\\_1.pdf](http://www.murciaturistica.es/solheimcup/img/links/LaMangaClub_1.pdf)
  
22. Vasallo Magro, José Manuel (2013), “ Estrategia para la ubicación de la zona de actividades logísticas en la Comarca del Campo de Cartagena”  
<http://www.cadenadesuministro.es/wp-content/uploads/2014/10/Estrategia-para-la-ubicacio%CC%81n-de-una-Zona-de-Actividades-Logi%CC%81sticas-en-la-Comarca-del-Campo-de-Cartagena.pdf>
  
23. Wikipedia, la enciclopedia libre  
[https://es.wikipedia.org/wiki/Campo\\_de\\_Cartagena](https://es.wikipedia.org/wiki/Campo_de_Cartagena)



