APROXIMACIÓN A LA EVOLUCIÓN DE LA INDUSTRIALIZACIÓN DE CARTAGENA DURANTE EL FRANQUISMO: DE LA AUTARQUÍA A LA CRISIS ENERGÉTICA

CRISTINA RODA ALCANTUD
UNED CARTAGENA-LORCA

1.- INTRODUCCIÓN

La plaza de Cartagena no fue oficialmente tomada por las fuerzas de la cuarta División de Navarra hasta el 31 de marzo de 1939. Terminaba así, con la caída de la última resistencia republicana, la contienda civil[1] y se iniciaba un largo período represivo[2] en el que para regular el comercio interior se impuso un racionamiento que duraría doce años. En este marco se desarrolló un amplio mercado negro: el triunfo del estraperlo[3]. La economía española sólo pudo considerar clausurada la etapa de posguerra en fecha tan tardía como 1954.

Las dos primeras décadas de la Dictadura del general Franco se caracterizaron, desde el punto de vista económico, por una política autárquica y de intervencionismo estatal, que sólo logró acentuar los desastres de la guerra. En el caso español el principio autárquico resultaba inviable, y fue más la consecuencia del repliegue del país sobre sí mismo que la manifestación de una voluntad explícita de desarrollo[4]. La principal característica de estos primeros años fue por tanto el estancamiento económico, con niveles de producción y consumo inferiores a los de preguerra. Sin embargo, el esfuerzo que se realizó y los sacrificios que se impusieron a la población fueron dando resultado. Desde 1948-49 se inició un lento crecimiento económico, y a partir de 1950 el despegue industrial se haría evidente. En general la política económica tiende a flexibilizarse y a dejar un mayor margen de acción a la iniciativa privada. Este replanteamiento en profundidad de la ordenación económica se concretaría en el decreto de 1959, conocido como Plan de Estabilización[5].

A partir de 1960 tuvo lugar una nueva fase de expansión económica caracterizada por el triunfo de la ideología "tecnócrata", que propugnaba también la apertura hacia el exterior. Este cambio en la orientación de la política económica se recogerá en los Planes de Desarrollo[6]. A lo largo de todo el decenio el crecimiento de la economía y la transformación de la sociedad fue intensa, aunque los problemas que se arrastraban eran varios e importantes. Al frente de la Comisaría del Plan de Desarrollo estuvo Laureano López Rodó, hasta que en 1973 se creó el Ministerio de Planificación del Desarrollo, que tan sólo duraría hasta enero de 1976. La expansión a principios de los setenta continuaba siendo firme, aunque la aparición del nuevo Ministerio acarrió una paralización del desarrollo que languidecía progresivamente. La crisis del petróleo de 1973 coincidió con el asesinato de Carrero y la paulatina pérdida de facultades de Franco.

2.- DE LA AUTARQUÍA ECONÓMICA AL INICIO DE LA LIBERALIZACIÓN Y DEL DESARROLLISMO INDUSTRIAL :EL CASO DE CARTAGENA

Aunque la economía de Cartagena en los primeros años cuarenta dependía de la del resto de la región y de la de todo el país, tenía sus propias peculiaridades, pues el motor del crecimiento siempre había estado situado fuera del territorio municipal. Cartagena como prototipo de ciudad portuaria y militar, había estado siempre ligada a las inversiones estatales. De ahí, la íntima conexión de la vida de la ciudad con la actividad del Arsenal desde su construcción en el siglo XVIII, que tantas penurias había ocasionado a sus habitantes, cuando a tenor de la crisis de la Hacienda el astillero se paralizaba[7]. O bien la dependencia de las inversiones de capital durante el "Boom minero" iniciado a partir de 1840[8].

El régimen franquista introdujo en Cartagena un modelo de industrialización intervenida característico de la política económica de esos años. En la década de los cuarenta y sobre todo de los cincuenta, se sientan las bases de un modelo de industrialización en Cartagena que podemos definir como exógeno, a diferencia de lo que sucede en el contexto regional[9]. Así, la progresiva consolidación de la industria de Cartagena desembocará en otra etapa de desarrollismo industrial y expansión económica, a partir de 1960. Tras la creación del Instituto Nacional de Industria (INI), en septiembre de 1941[10], se empezaron a buscar soluciones para amortiguar el déficit energético que padecía España. La Empresa Nacional Calvo Sotelo, creada a tal fin, pensó, ya en 1942, en establecer una planta de refino. En un principio se barajó la posibilidad de instalar la refinería en Barcelona, pero la estratégica localización del valle de Escombreras, cerca del puerto de Cartagena y de las rutas de navegación del Estrecho de Gibraltar, fue el factor que decidió a favor del emplazamiento definitivo[11]. Las razones de orden puramente bélico fueron determinantes, así como el hecho de que Cartagena fuese cabeza del Departamento Marítimo. Tras superar las numerosas dificultades que a causa de la II Guerra Mundial hicieron posponer el proyecto[12], éste fue retomado por la Sociedad Refinería de Petróleos de Escombreras S.A.

Era el resultado de las negociaciones entabladas en Nueva York en el verano de 1948 entre el Instituto Nacional de Industria, la Compañía Española de Petróleo (CEPSA) y la Caltex Oil Products Company, al objeto de conseguir la participación de ésta última en la construcción y ampliación de la nueva refinería. REPESA nació el 28 de abril de 1949 con un capital inicial de 325 millones de pesetas, y estuvo integrada en un 52 por ciento por el INI y el resto por CEPSA y la empresa norteamericana Caltex Oil Products Company Ltd. Las instalaciones de REPESA[13], primera refinería de petróleo peninsular, significaron el establecimiento de un importante complejo petroquímico en la región de Murcia. Fueron inauguradas en junio de 1950 en el valle de Escombreras, con la asistencia de los ministros de Industria y Comercio, Marina, Aire y Hacienda. Juan Antonio Suanzes, Francisco Regalado, Eduardo González Gallarza y Joaquín Benjumea, respectivamente. La ausencia de Franco se justificó oficialmente alegando una ligera indisposición que le impedía estar presente. Simultáneamente se inauguró también el poblado construido por la Empresa de Refinería para los empleados y obreros. Contaba con 225 viviendas, y su diferenciación por categoría laboral resultaba patente. Las de los obreros eran bloques de una planta, de dos, cuatro y seis viviendas. Las de los empleados constaban de dos plantas, divididas en bloques de dos y cuatro viviendas. A los directivos se les asignaban chalets independientes[14].

La importancia que el régimen franquista otorgaba a este evento, dentro de la proyectada política de liberalización económica del momento, tanto para la ciudad como para la Nación española, fue resaltada por el propio ministro de Industria: "...destacar las peculiaridades que en relación con el Plan General de Industrialización del país estimo dignas de comentario (...) constituida la

Empresa Mixta, queda evidenciada y palpablemente demostrada la política del Estado, constantemente enunciada, de dar participación a los intereses y a las iniciativas privadas tan pronto las circunstancias lo permiten y aconsejan..."[15].

El petróleo crudo del que se abastecía la Refinería de Cartagena procedía fundamentalmente de Arabia Saudita y de Irak, mientras que la distribución y venta en el mercado interior de los productos obtenidos se realizaba a través del Monopolio de Petróleos CAMPSA. La instalación tuvo efectos inmediatos tanto en el orden socio-laboral y demográfico como en la reindustrialización y en la infraestructura viaria de Cartagena. Desde su inauguración se preveía el amplio desarrollo que tendría a corto plazo. Su capacidad inicial era de unas 200 mil toneladas anuales[16], pero para un período aproximado de dos años su capacidad alcanzaría 1 millón doscientas mil toneladas anuales. Para el año 1950 el programa de suministro a CAMPSA contemplaba las siguientes entregas: Gasolina 52 mil toneladas, Keroseno 13 mil toneladas, Gas-oil 35 mil toneladas y Fuel-oil 80 mil toneladas. Ya en 1957 había sufrido dos ampliaciones y se preveía una tercera, elevándose a unos 3 millones de toneladas su producción. En efecto, la capacidad de refinación de la factoría fue aumentando progresivamente y en 1960 destilaría unos 5,5 millones de toneladas de crudos, cubriendo un 75 por ciento del consumo nacional, y en 1970 alcanzaría los 10 millones de toneladas[17].

Pocos años antes de la puesta en funcionamiento de la Refinería de Escombreras había quedado resuelto el endémico problema de abastecimiento de agua que padecía Cartagena. Desde 1927 existía la Mancomunidad de los Canales del Taibilla[18] y, tras solventar numerosos problemas, en abril de 1945 llegaba por primera vez el agua de la cuenca alta del río Segura a la ciudad de Cartagena en medio de una gran expectación popular. Los depósitos de agua empezaron a recibir el preciado elemento a las 10 y 10 de la mañana del día 23 de abril. Se habían previsto cuatro, y su construcción se había iniciado a fines de marzo de 1944. Cada uno de ellos llevaba su correspondiente casa de máquinas, y el proyecto había sido realizado por el ingeniero de Caminos Domingo Paulogorran[19]. Días antes de la llegada a la ciudad se había procedido a la apertura de las compuertas del pantano para que el agua iniciara su camino hacia Cartagena, y a primeros de mayo, tras la comprobación sanitaria correspondiente, se puso el servicio provisional de abastecimiento de agua a la población[20].

El acontecimiento para la ciudad era sin duda de gran relevancia, no sólo se acababa con el problema de suministro particular para los habitantes, sino que este hecho llevaba aparejado en sí la apertura de amplias posibilidades industriales para la zona. Parece por tanto evidente la conexión entre la aceleración de las obras de los Canales del Taibilla y la decisión de ubicar en Cartagena la Refinería de Escombreras, como industria energética muy demandante del recurso agua[21]. También afectaron a Cartagena en la década de los cuarenta otras decisiones del gobierno franquista. En 1939 se creó el Consejo regulador de Construcciones Navales militares[22], que se hizo cargo del astillero, dependiente hasta la fecha del propio Arsenal militar de la ciudad. Tras estudiar la situación, recomendó la creación de una empresa estatal como instrumento más adecuado para el desarrollo de los programas navales militares, la Empresa Nacional Bazán, que no nació hasta el 11 de julio de 1947.

Una nueva etapa se iniciaba para las construcciones navales del Arsenal Mediterráneo, en el que habían alternado, desde el inicio de su actividad constructora, los periodos brillantes con las vicisitudes y las dificultades[23]. La factoría pronto vería completadas sus instalaciones con la construcción de dos gradas inclinadas, que vendrían a completar el conjunto del varadero de Santa Rosalía compuesto de tres gradas horizontales, un dique flotante[24] y un dique seco[25]. Fueron inauguradas[26] con la botadura de dos dragaminas "Guadiaro" y "Tinto" y la puesta de quilla a dos corbetas, propulsadas por motores diesel construídos en la misma factoría. Cartagena se adentraba por tanto en la década de los cincuenta con tres elementos básicos: Refinería, abastecimiento de agua y construcciones navales. En ella asistió a un rápido proceso de desarrollo económico, lo que se trasladaría al crecimiento poblacional, acelerado a partir de 1950, y que lideraría en la región murciana entre 1960 y 1970, al vivir una auténtica explosión demográfica[27].

La economía cartagenera, como área más dinámica de la economía murciana, se afianzaría en 1957 con la ubicación en Escombreras de la industrias energéticas BUTANO S.A. y la central térmica de HIDROELÉCTRICA ESPAÑOLA S.A.. La primera fue una consecuencia lógica de la cadena de valor que estaba creando REPESA, y se creó el 27 de septiembre de 1957 con participación a partes iguales de REPESA y CAMPSA. Su actividad se inició en 1958 con la puesta en funcionamiento de la factoría de Escombreras. Por su parte, la Térmica, como instalación auxiliar de la Refinería, también respondió en su localización al proceso de efectos multiplicadores que genera una empresa de estas características en su área. Tuvo notables repercusiones derivadas de la electrificación del campo de Cartagena, que trascendieron el sector agrario y articularon un continuo proceso de desarrollo socioeconómico[28]. El coste total de la Central para la Hidroeléctrica Española supuso unos 1.400 millones de pesetas, fue inaugurada por Franco y calificada de: "...símbolo del progreso industrial realizado por España en los últimos veinte años..."[29].

A pleno rendimiento producía 2.000 millones de kilovatios hora anuales, es decir un 15 por ciento aproximadamente de la producción total de España de energía eléctrica, estimado en unos 13.000 millones de kilovatios hora. Estaba dotada de dos grupos de 70.000 kilovatios cada uno y otro de 140.000, ajustados a la técnica más avanzada de la General Electric Norteamérica para centrales europeas. El consumo de la central era de 1.500 toneladas diarias de fuel-oil, es decir que para cada kilovatio se necesitaban 230 gramos de dicho combustible, que se inyectaba en las calderas mediante un atomizador de 25 kilogramos de presión por centímetro cuadrado a través de nueve quemadores automáticos. Los gases de la combustión se expulsaban al exterior por dos chimeneas troncocónicas. El agua que se empleaba en las calderas procedía del Taibilla evidentemente, si bien se trataba antes convenientemente. Mientras que el vapor, después de ser aprovechado para el funcionamiento de las turbinas, pasaba a unos condensadores donde se convertía nuevamente en agua[30]. En suma, las empresas que creaba el INI recibían la calificación de interés nacional y con ello obtenían todo tipo de ventajas y distorsionaban la asignación de recursos. Sin embargo, contribuyeron de alguna forma al inicio del despegue industrial, que se haría evidente a partir de 1950. El desarrollo industrial y la consiguiente expansión económica tendrían un importante impacto social, al dar ocupación directa a unas 4.000 personas y originar el esplendor demográfico de los *dorados sesenta*[31].

3.- DE LA EXPANSIÓN DE LOS AÑOS SESENTA A LA CRISIS ENERGÉTICA Y AL DECLIVE INDUSTRIAL: SU IMPACTO SOBRE EL ÁREA INDUSTRIAL DE CARTAGENA

A mediados de la década de los cincuenta se imponía acometer un plan de estabilización de la economía. El programa que se elaboró tenía dos partes: la primera respondió a las medidas adoptadas durante los años 1957-1958, y fueron preparatorias para las medidas realmente estabilizadoras adoptadas a partir de 1959, que se desarrollaron con bastante éxito. España se inclinó hacia una economía de mercado y la autarquía, que había entrado en quiebra desde el inicio de la década, quedó totalmente superada. A partir de 1960 la política económica española se inspiró en la experiencia francesa conocida como planificación indicativa, que en España se tradujo en los Planes de Desarrollo, cuyo objetivo era la fijación de las metas económicas a alcanzar.

A lo largo de la década de los sesenta y primeros setenta se extenderá y consolidará el sector industrial en Cartagena. Los años sesenta fueron los del "boom" inmobiliario, que fruto de la acelerada industrialización desbordó las expectativas más optimistas. Llevará aparejado también un fuerte desarrollo de la actividad turística del litoral[32], cuya nula planificación a largo plazo unida a la fuerte especulación tiene uno de sus más claros exponentes en La Manga del Mar Menor, paradigma del dislate urbanístico. Paralelamente la entrada en escena de la multinacional Peñarroya hizo posible el resurgir minero en la Sierra de Cartagena. Se había empezado a interesar por la Sierra Minera en 1912, y en 1930 había constituido la filial "S.M.M Zapata-Portmán". En 1946 compró a la familia Maestre-Zapata esta participación y en 1968 constituyó "Peñarroya-España"[33]. Sin embargo, este resurgimiento estuvo supeditado a enormes problemas medioambientales relacionados con los vertidos a la bahía de Portmán[34]. También en la década de los sesenta, y como última extensión de la Factoría REPESA, se puso en marcha en Cartagena el primer complejo petroquímico de España destinado a la fabricación de fertilizantes, mientras que al socaire de los incentivos para la implantación industrial se instalan otras nuevas empresas: la Española del Zinc, que entró en funcionamiento en 1960; Abonos Complejos del Sureste (ASUR), que se escrituró en 1969 y cuyo capital se repartían REPESA y Explosivos; y a partir de 1970 Unión Explosivos Río Tinto, resultado de la fusión de la Unión Española de Explosivos S.A. y de la Compañía Española de Minas de Río Tinto.

En 1963 Franco inauguraba la nueva planta de Fertilizantes en el valle Escombreras[35]. Las primeras materias primas a emplear serían los residuos o sobrantes de la propia Refinería, y la principal producción sería de amoníaco, urea y sulfato amónico. Esta división industrial se mantuvo hasta el 31 de diciembre de 1973, cuando se creó como entidad autónoma la empresa ENFERSA. De este modo se conformaba el sector público de fertilizantes orientado al mercado nacional, que soportaría, desde el principio y hasta su cierre en 1993, graves obstáculos debido a la confluencia de las crisis nacional e internacional. Desde su puesta en funcionamiento fue patente la importancia y necesidad de la Planta de Fertilizantes de Escombreras. El consumo anual de España en 1962 ascendió a 341 mil toneladas de nitrógeno, de ellas sólo 136 mil eran de producción propia. La fabricación de la factoría de REPESA significaría un 28 por ciento del consumo de dicho año[36]. La inversión total de la instalación había ascendido a 2.100 millones de pesetas, y la planta se dividía en tres grandes sectores: sección de producción, sección de transformación, e instalaciones auxiliares. Se había previsto reducir al máximo el consumo de agua procedente del Taibilla, mientras que el consumo de energía eléctrica (unos 25.000 kw/hora) la convertía en el principal cliente de Hidroeléctrica Española S.A.. La obra se completaba con la construcción de un muelle portuario para su servicio exclusivo.

Como reflejo de esta dinámica de REPESA, el movimiento de mercancías del puerto de Cartagena tuvo un enorme crecimiento que lo llevó a convertirse en uno de los cinco puertos españoles más importantes a comienzos de los años setenta[37]. Al mismo tiempo adquirió un valor estratégico en la revolución energética que se vivía desde el inicio de los años sesenta. No sólo gozaba de magnífica posición para aglutinar el tráfico petrolífero con los países productores de Oriente Medio, sino que poseía las rutas más cortas, lo que le convertía en puerto de doble especialización industrial[38]. Esta dependencia del puerto respecto al tráfico petrolífero agudizaría en años posteriores su decadencia a partir del inicio de las crisis energéticas[39].

Las repercusiones de las dos crisis energéticas de 1973 y 1979 se dejaron sentir más en la industria localizada en Cartagena que en el conjunto de la región de Murcia. La causa: el impacto de estas sobre el modelo industrial que se había implantado en Cartagena entre 1950 y 1975. Se inició un importante descenso en la destilación de petróleo y en el volumen de movimiento total de mercancías en el puerto de Cartagena. Sin embargo, lo más duro de la crisis industrial llegaría para la ciudad y su área industrial a partir de 1980. La refinería de Escombreras, que desde finales de 1974 había pasado a denominarse ENPETROL, se vio especialmente afectada por las dos crisis petroleras mundiales, así como por las decisiones previas de política energética en el contexto nacional[40]. En todas las refinerías españolas se produjeron ampliaciones salvo en Escombreras, quedaron por tanto sus instalaciones obsoletas frente a la demanda de los nuevos tiempos. El declive en la actividad productiva de la refinería cartagenera iría aparejado al del movimiento de mercancías en el puerto, si bien el petróleo y sus derivados dejaron de tener el protagonismo que la puesta en marcha en 1950 del complejo petroquímico les había proporcionado[41]. Todo el entramado industrial que hemos analizado empezó a entrar en declive mediada la década de los setenta. El punto de arranque fue la crisis del petróleo, pero después le siguió el desmantelamiento del proteccionismo que impusieron las negociaciones para ingresar en la CEE. A estos factores foráneos habrá que añadir las deficiencias internas y la fuerte interconexión sectorial, que dará lugar a un dramático *efecto dominó*[42]; ninguna actividad quedó al margen de la inflexión: minero-metalúrgica, textil, naval, química, etc.

4.- CONCLUSIONES

La ciudad de Cartagena, cuya economía tenía desde hacía tiempo situado el motor de su crecimiento fuera del territorio municipal, empezó a superar en la década de los cuarenta el estancamiento que padecía desde el final de la contienda civil. Una vez más fue la inversión estatal la que inyectó dinamismo económico y social. La puesta en funcionamiento del complejo industrial de REPESA en los años cincuenta, acompañado de la llegada del agua a la ciudad y la reactivación de la construcción naval a partir de la creación de la Empresa Nacional Bazán, conducirían al bienestar de

los años sesenta. Por ende, debido a esta dependencia de los factores exógenos, al iniciarse a mediados de los setenta la crisis petrolífera, la ciudad quedó una vez más desamparada, y sufrió las consecuencias de la crisis del modelo industrial que se había puesto en marcha en su área y de la regresión socioeconómica, principalmente entre 1986 y 1996.

NOTAS

- [1] Vid. MARTÍNEZ LEAL, J. (1993): *República y guerra civil en Cartagena (1931-1939)*. Cartagena: Ayuntamiento.
- [2] EGEE BRUNO, P. M.^a. (1987): *La represión franquista en Cartagena (1939-1945)*. Murcia: PCPE.
- [3] IBIDEM (1991). "Hambre, racionamiento y mercado negro: algunos aspectos de la posguerra cartagenera (1939-1952)". *Cuadernos del Estero*, n. 5, pp. 115-145.
- [4] BIESCAS, J. A. y TUÑÓN DE LARA, M. (1980): *España bajo la dictadura franquista*. Barcelona: Labor.
- [5] ROS HOMBRAVELLA, J. (y otros) (1973): *Capitalismo español: de la autarquía a la estabilización (1939-1959)*. Madrid: Edicusa.
- [6] GONZÁLEZ, M. J. (1973): *La economía política del franquismo (1940-1970)*. *Dirigismo, mercado y planificación*. Madrid: Tecnos.
- [7] Sobre las crisis económicas padecidas en Arsenal pueden consultarse RODA ALCANTUD, C. (1992): "La crisis del Arsenal de Cartagena durante el conflicto hispano-francés (1793-1795)". *Murcia y América*. (J.B.Vilar ed.), pp. 165-179. RODA ALCANTUD, C. (1990): "La crisis del Arsenal de Cartagena como precedente del desastre naval de Trafalgar (1801-1805)". *Repercusiones de la revolución Francesa en España*. Madrid, Universidad Complutense, pp. 501-511. MARTÍNEZ MERCADER, J. "La crisis del Arsenal de Cartagena durante el conflicto hispano-británico (1796-1801)". *Murcia y...*, pp. 181-194. "La situación socio-económica del Arsenal de Cartagena entre Trafalgar y el inicio de la guerra de la Independencia". *Repercusiones...*, pp. 513-524.
- [8] Sobre el desarrollo minero en la sierra de Cartagena cabe señalar los trabajos de EGEE BRUNO, P. M.^a. (1986): *El distrito minero de Cartagena en torno a la Primera Guerra Mundial (1909-1923)*. Universidad de Murcia, Ayuntamiento de Cartagena. ESTEVAN SENÍS, M.^a. T. (1966): "La minería cartagenera (1840-1919). Aspectos económicos y sociales". *Hispania*, n. 101, pp. 61-95. VILAR, J. B. y EGEE, P. M.^a (1985): *La minería murciana contemporánea (1840-1930)*. Murcia: Cajamurcia, Universidad.
- [9] CORTINA GARCÍA, J. (1998): *La evolución de la economía de Cartagena (1940-1996)*. Alicante: CAM, p. 77.
- [10] MARTÍN ACEÑA, J. y COMÍN, F. (1991): *INI. 50 años de industrialización en España*. Madrid: INI.
- [11] FLORES JIMÉNEZ, F. (1996): *Escombreras*. Madrid: Publicaciones Españolas.
- [12] CATALÁN, J. (1995): *La economía española y la Segunda Guerra Mundial*. Barcelona: Ariel.
- [13] El periódico *El Noticiero* del 26 de junio de 1950 reproduce un detallada descripción de las instalaciones con las que contaba la Refinería de Escombreras relatada por su director, José María Lapuerta: "- Unidad de destilación de crudo a presión atmosférica de 15.000 barrels-día. Unidad de reformado térmico de gasolinas con capacidad de 6.000 barrels- día. -Unidad de polimerización de gases con capacidad de producción de unos 350 barrels de gasolina polímera al día. -Unidad de tratamiento químico de gasolinas y kerosenos, capaz para unos 5.400 barrels diarios de gasolina y 900 barrels diarios de keroseno. - Unidades de refinado por medio de disolventes de aceites lubricantes con capacidad para tratamiento de 20.000 toneladas anuales. - Planta de envasado y mezclas de lubricantes y de asfaltos. -Central térmica de vapor y electricidad provista de tres grupos tubo-alternadores, con 4.500 kw. instalados. Cinco generadores de vapor con capacidad global de 93.000 kgs. de vapor por hora. -Secciones de almacenaje de petróleo crudos y productos acabados o en curso de elaboración con capacidad global de 201.000 metros cúbicos. -Laboratorio, estaciones de bombas, talleres, almacenes, etc."
- [14] *El Noticiero* :26 de junio 1950.
- [15] Palabras del ministro de Industria Juan Antonio Suanzes, recogidas en *El Noticiero* :27 de junio 1950.
- [16] Discurso ya aludido de J. M.^a Lapuerta.
- [17] CORTINA, J.: op. cit., p. 82.
- [18] MORALES, A. y VERA, F. (1993): *La Mancomunidad de los Canales del Taibilla*. Universidad de Alicante y Academia de Alfonso X el Sabio de Murcia, p. 33.
- [19] *El Noticiero*: 23 de abril 1945.
- [20] Ibidem: 11,12,17 de abril y 18 de mayo 1945.
- [21] CORTINA, J.: op. cit., p. 47.
- [22] RAMÍREZ GABARRÚS, M. (1980): *La construcción naval militar española (1730-1980)*. Barcelona: Bazán, p. 161.
- [23] El Arsenal, como dependencia militar estrechamente relacionada con la situación económica del Estado acompañó su actividad constructora naval a las circunstancias de bonanza o crisis. Así, tras sus primeros años de prosperidad, pasaría el peor periodo de su historia bajo el reinado de Fernando VII, en el que las instalaciones fueron completamente abandonadas. Comenzaría a remontar la crisis con el ministerio de Molins, y a en la etapa isabelina, y se modernizaría bajo la política naval de la Unión Liberal.
- [24] En mi Tesis doctoral, relativa a la modernización del Arsenal de Cartagena a mediados del siglo XIX, de la que confío poder sacar en breve alguna publicación, hago un detallado seguimiento de la construcción de esta importante obra hidráulica.
- [25] RODA ALCANTUD, C. (1998): "Renovación de la infraestructura naval del Arsenal de Cartagena en la fase final de la crisis colonial española (1894-1902)". *Actas del IV Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea*. Sevilla.
- [26] *El Noticiero*: 27 de junio 1950.
- [27] ANDRÉS SARASA, J. L. (1982): *Cartagena. Crecimiento económico y desarrollo industrial*. Murcia, Imp. Provincial, pp. 49 y ss.
- [28] MORALES, A. (1975): "Transformaciones recientes en el área industrial de Cartagena". *IV Coloquio de Geografía*, Oviedo.
- [29] *El Noticiero*: 7 de octubre 1957.
- [30] Ibidem: 7 y 8 de octubre.
- [31] CORTINA, J.: op. cit., pp. 93-97.
- [32] COSTA MORATA, P. (1990): *La costa de la Región de Murcia*. Madrid: Troya.
- [33] PEÑARROYA-ESPAÑA (1981): *Libro del Centenario*. Madrid.
- [34] VILAR, J. B. y EGEE, P. M.^a. (1994): "Minería y ecología en la Sierra de Cartagena-La Unión". *Áreas*, n. 19, pp. 233-249. VILAR, J. B.; EGEE, P. M.^a y FERNÁNDEZ, J. C. (1991): *La minería murciana contemporánea (1930-1985)*. Instituto Tecnológico-Geominero de España y Universidad de Murcia.
- [35] *El Noticiero*: 7 de junio 1963.
- [36] MARTÍN ACEÑA y COMÍN: op. cit., pp. 251-252.
- [37] CORTINA: op. cit., p. 86.
- [38] ANDRÉS SARASA, J. L.: op. cit., p. 217.
- [39] CALVO GARCÍA-TORNEL, F. (1979): "Situación actual y posibilidades de evolución del puerto de Cartagena". *El Puerto de Cartagena*. Cartagena, Athenas, pp. 399-444. (1980) "El puerto de Cartagena, su evolución reciente". *Anales de la Universidad de Murcia*, Vol. XXXVII, n. 12, pp. 195-237.
- [40] SANTAMARÍA, J. (1988): *El petróleo en España: del monopolio a la liberalización*. Madrid: Espasa Calpe.
- [41] Vid. la evolución del movimiento de mercancías del puerto de Cartagena (1975-1985) en CORTINA: op. cit., p. 117.
- [42] EGEE BRUNO, P. M.^a (1996): "Los siglos XIX y XX". *Manual de Historia de Cartagena*. Ayuntamiento de Cartagena, Caja de Ahorros del Mediterráneo, Universidad de Murcia, p. 357.