

FOTOHISTORIA DE CARTAGENA

El puerto imposible del Mar Menor

La laguna pudo ser una extensión de la base naval



LUIS MIGUEL PÉREZ ADÁN
Historiador y documentalista

Hay documentos que no son solo papel viejo. Son, en realidad, oportunidades perdidas. Proyectos que, de haberse ejecutado, habrían cambiado el destino de un territorio. Este es uno de ellos. Y no estamos hablando de una ocurrencia menor, sino de una idea de Estado: convertir el Mar Menor en un gran puerto de refugio conectado al Mediterráneo.

Y conviene detenerse aquí un instante, porque este documento no aparece por casualidad. Forma parte de ese patrimonio silencioso pero decisivo que custodia el Archivo Municipal de Cartagena, un legado documental de valor incalculable que, una vez más, nos demuestra que la historia de esta ciudad no se improvisa: se conserva, se estudia y, sobre todo, se revela en piezas como esta, capaces de cambiar nuestra forma de entender el pasado y el presente.

El anteproyecto –fechado en 1936, año clave, dramático, una auténtica encrucijada para España y para Cartagena– surge de la improvisación. Se apoya en una base legal clara: la Ley de 9 de septiembre de 1898, que declaraba de interés general la construcción de un puerto de refugio en el Mar Menor y la apertura de un canal que facilitara la comunicación con el Mediterráneo. Es decir, no era una ocurrencia localista, sino una estrategia nacional perfectamente definida que, nunca se materializó.

Porque lo que plantea este documento es de una lógica aplastante: el Mar Menor, por su configuración natural, es ya de por sí un puerto inmenso, protegido, tranquilo, seguro. Le falta solo una cosa: comunicación directa con el mar abierto. Una brecha en la Manga que permita la entrada de buques. Una conexión que transforme una laguna en infraestructura estratégica.

El proyecto no se queda en la teoría. Baja al detalle técnico con precisión casi obsesiva. Se plantea un canal de entrada de 25 metros de ancho y 8 metros de profundidad, capaz de permitir el acceso de buques de cierto calado, acompañado de muelles, carreteras de enlace y obras de dragado en la zona de Cala Honda (Playa Honda), elegida como enclave idóneo para el puerto de refugio. Todo pensado para un uso dual: militar, comercial y pesquero.

No se trata solo de proteger embarcaciones en días de temporal, sino de dotar a la Armada de una base operativa excepcional en un entorno seguro, especialmente en relación con los ejercicios navales en el entorno de Cabo de Palos. Dicho de forma clara: el Mar Menor podía haber sido una extensión funcional de la base naval de Cartagena. Un activo de primer nivel en el Mediterráneo.

El proyecto también tiene una di-

mensión económica y social. Se plantea explícitamente como solución al paro obrero, señalando que su ejecución movilizaría mano de obra y reactivaría la economía cartagenera.

Y sin embargo, no se hizo. ¿Por qué? Porque, como tantas veces en la historia de Cartagena, la discusión se enredó en debates de ubicación, competencias y enfoques. El propio Ayuntamiento defendía que el puerto debía situarse dentro del Mar Menor, no en su exterior, en la zona sur, entre la Isla del Ciervo y la Punta de la Loma, por razones de protección, cercanía y coherencia con la ley. Mientras tanto, otras propuestas apostaban por soluciones distintas, como el entorno de Isla Grosa.

Conclusión: discrepancias. Y ya sabemos cómo termina eso en esta ciudad. Ni una cosa ni la otra.

El resultado es el que tenemos hoy: un Mar Menor sin esa gran infraestructura que pudo haber cambiado su relación con el Mediterráneo, su papel económico y su proyección estratégica. Pero aquí viene la reflexión incómoda: ¿qué habría sido peor? ¿La ejecución de este gran puerto o la realidad que hoy conocemos?

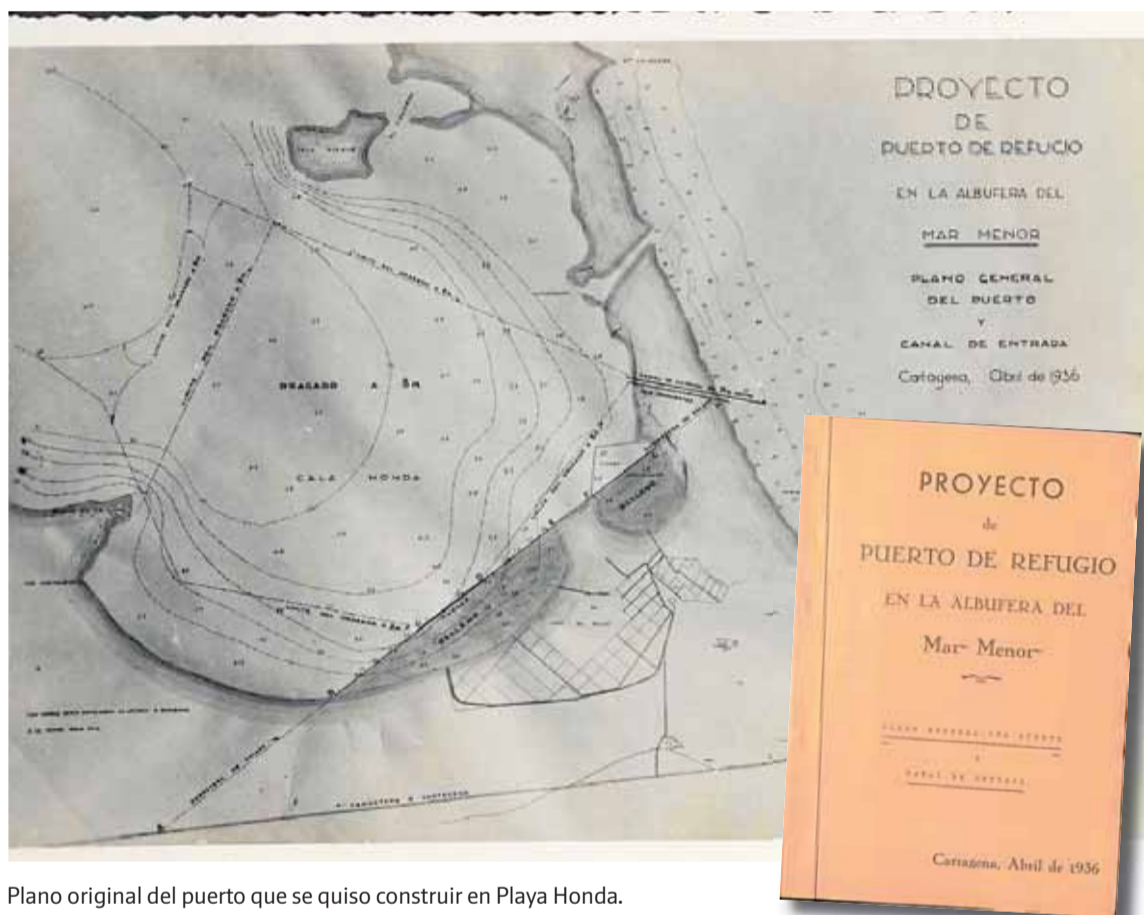
Porque lo que sí ocurrió fue otra cosa. Un desarrollo turístico descontrolado, una presión urbanística sin planificación y, como remate, el impacto acumulado de la actividad minera histórica y de una agricultura intensiva que ha terminado por asfixiar el ecosistema. Ese es el verdadero puerto que se construyó: invisible, pero devastador.

El documento de 1936 nos coloca, por tanto, ante un espejo incómodo. En aquel momento, en plena antesala de una guerra civil, se pensaba en grande, con una visión estratégica del territorio. Hoy, casi un siglo después, seguimos gestionando las consecuencias de decisiones, o de la ausencia de ellas que, han transformado el Mar Menor, en algo muy distinto a lo que pudo ser.

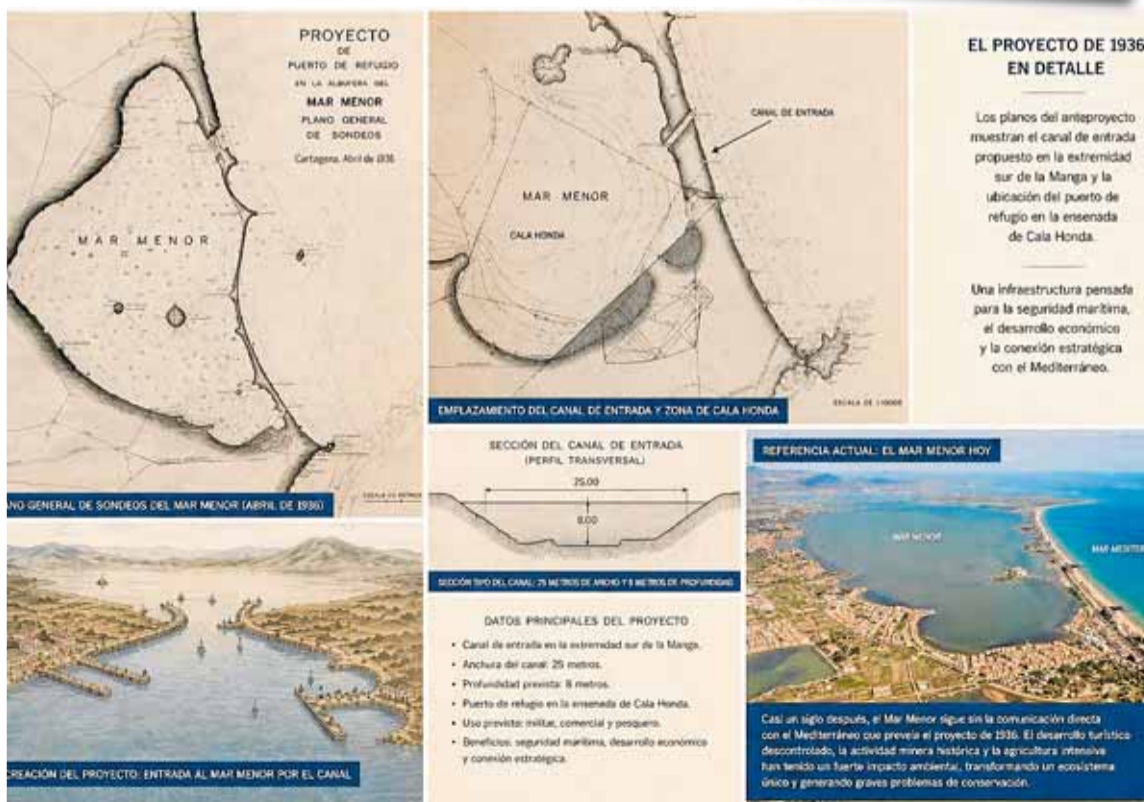
Aquí se pensaba en conectar, en proteger, en producir, en posicionar Cartagena como nodo marítimo de referencia. Incluso se llega a plantear que, con esa conexión, el puerto de Cartagena podría situarse en un triángulo estratégico junto a Barcelona y Marsella. No es retórica: era visión de futuro.

Y aquí es donde conviene cerrar con claridad. Cartagena lleva siglos generando proyectos de enorme potencial que, por una razón u otra, quedan en el cajón. No por falta de capacidad técnica. No por falta de visión. Sino por falta de decisión. Este documento es una prueba más.

Porque lo verdaderamente importante no es solo lo que se propuso, sino lo que nos obliga a preguntarnos hoy: si hubiéramos sido capaces de decidir entonces, ¿tendríamos ahora un Mar Menor distinto?



Plano original del puerto que se quiso construir en Playa Honda.



El proyecto de 1936, explicado en detalle.