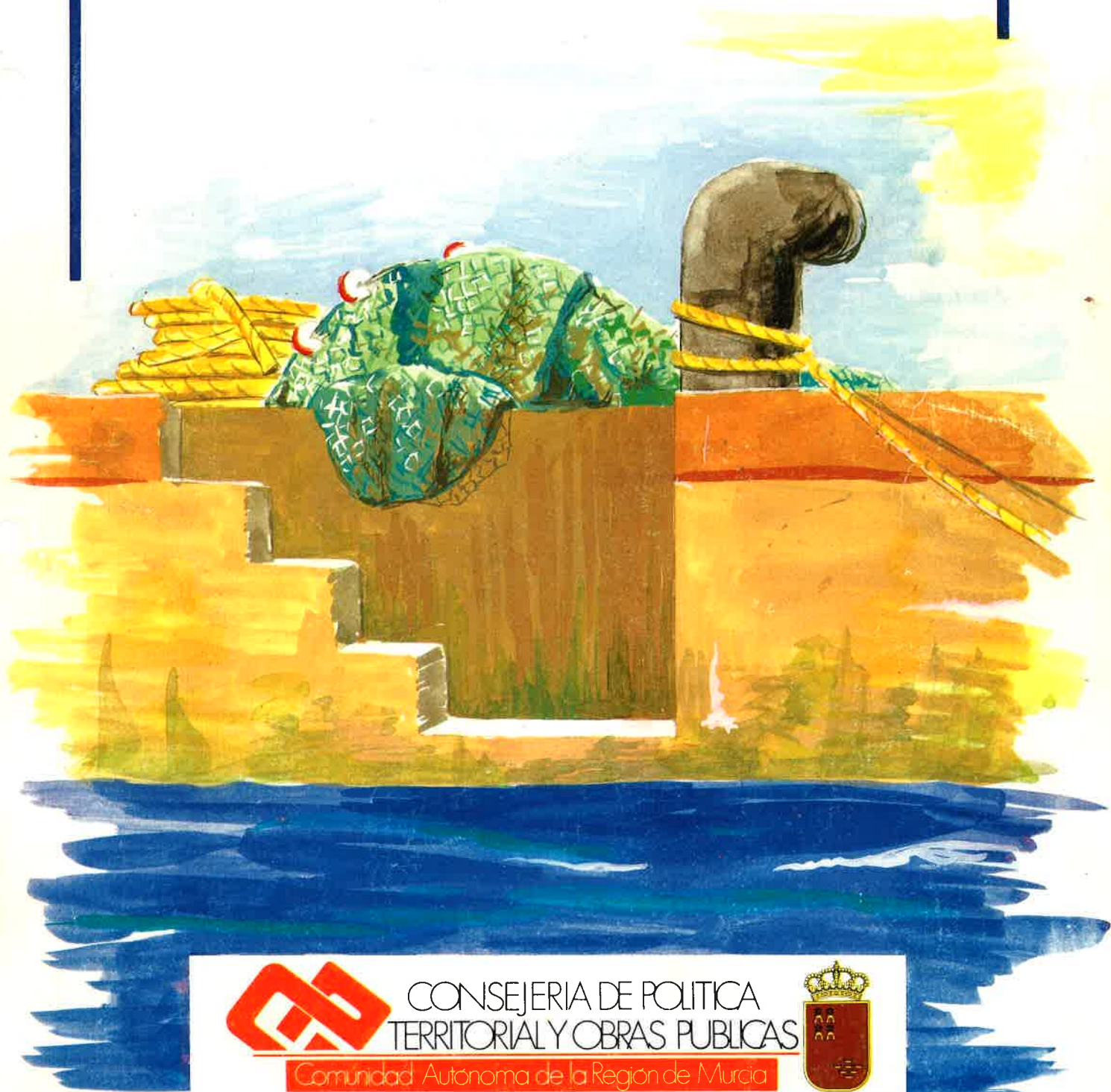


# Plan Regional de mejora de Puertos

DIRECCION REGIONAL DE CARRETERAS PUERTOS Y COSTAS



CONSEJERIA DE POLITICA  
TERRITORIAL Y OBRAS PUBLICAS

Comunidad Autónoma de la Región de Murcia



## SUMARIO

### PRESENTACION

1. Memoria Justificativa
  - 1.1 Introducción
  - 1.2 Características y evolución histórica de los Puertos Regionales
  - 1.3 Datos de la actividad desarrollada en el periodo 1.970-1.985
    - 1.3.1 Actividad Comercial
    - 1.3.2 Actividad Pesquera
    - 1.3.3 Actividad Deportiva
    - 1.3.4 Ingresos
    - 1.3.5 Inversiones realizadas
2. Propuesta de actuaciones
  - 2.1 Objetivos del Plan
  - 2.2 Ordenación propuesta
  - 2.3 1ª Fase del Plan. Años 1.984-1.987. Relación valorada de actuaciones
  - 2.4 2ª Fase del Plan. Años 1.988-1.991. Relación valorada de actuaciones
3. Financiación
  - 3.1 Programa de actuación
  - 3.2 1ª Fase del Plan. Años 1.984-1.987. Financiación de inversiones
  - 3.3 2ª Fase del Plan. Años 1.988-1.991. Financiación de inversiones
  - 3.4 Resúmen.

## **PRESENTACION**

El Estatuto de Autonomía (Ley Orgánica 4/1.982 de 9 de Junio, B.O.E. (19-6-1.982), en su artículo 10; e), señala que corresponde a la Comunidad Autónoma de Murcia la competencia exclusiva en materia de puertos de refugio, puertos deportivos y en general, los que no desarrollen actividades comerciales.

El 11 de Noviembre de 1.982, se publica en el B.O.E. el Real Decreto 2925/1.982 de 12 de Agosto sobre traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad Autónoma de Murcia en materia de puertos.

Por este Real Decreto y con efectividad de 1 de Julio de 1.982 se transfieren entre otras las siguientes competencias:

a) La titularidad de todos los puertos e instalaciones -/ portuarias de refugio, deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales, sujetos o no a régimen de concesión, / existentes en su territorio.

b) El Grupo de Puertos de Murcia, integrado por el de / Aguilas, Cabo de Palos, Mazarrón y San Pedro del Pinatar, incluida / en éste último la dársena de Lo Pagan.

Los servicios se transfieren con escasos medios personales y materiales lo que hacía sumamente difícil la gestión y explotación portuaria. Los puertos carecían de la infraestructura necesaria para garantizar una superficie mínima defendida de los temporales, existiendo zonas sin abrigo a determinadas direcciones del -/ oleaje. La longitud, calado y superficie de muelles era insuficiente para satisfacer las necesidades de la flota que en ellos opera. / Todas estas limitaciones obligan a una utilización simultanea de la misma zona portuaria por las diferentes actividades que se realizan en Puerto, en general la comercial, pesquera y deportiva, produciéndose interferencias en el desarrollo de las operaciones, y graves / problemas de todo tipo, de los que puede ser suficientemente ilustrativo considerar las operaciones de descarga de pescado fresco, y carga de cemento a granel, realizadas en zonas próximas y sin separación entre ellas. Asimismo la dotación de servicios básicos (agua y energía), equipamiento e instalaciones auxiliares era mínima o -/ inexistente y en algunos casos obsoleta.

El primer objetivo de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia fue establecer un Servicio de Puertos, dotado de la estructura y medios, acorde a las necesidades reales de los Puertos/transferidos. Se elabora simultaneamente un Programa de Actuación/en Puertos, en el que se contemplan las obras de acondicionamiento mas urgentes, valorado en 125 millones de pesetas y financiado/mediante los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma del /año 1.983.

El año 1.984, con la incorporación del nuevo equipo directivo, la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas pone en marcha un proceso de planificación sectorial a medio plazo, /en todas las areas de su competencia, con la finalidad de dar mayor coherencia y coordinación a sus actuaciones y racionalizar la/programación de inversiones. El Plan Regional de Mejora de los /Puertos de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, se concibe bajo esa óptica, y con él se pretende, en el periodo 1.984-1.991, definir las actividades en cada uno de los puertos transferidos, y dotar a todos ellos, de la infraestructura, instalaciones y equipamiento necesario, para una eficiente explotación de sus servicios.

El litoral murciano, está llamado a desempeñar un importantísimo papel en el desarrollo de nuestra Región dado su potencial agrícola, industrial y turístico que ha de ir cristalizando /en un próximo futuro.

Para alcanzar ese horizonte de esperanza es preciso -/disponer de las infraestructuras necesarias, de entre las cuales /el frente portuario autonómico ocupa un lugar destacado para cuya/adequación y mejora se ha puesto a punto el presente Plan que fué/aprobado por el Consejo de Gobierno de la Región de Murcia el día/22 de Mayo de 1.986 con los siguientes objetivos:

(A) 1.- Definir la actividad a desarrollar en cada puerto se parando dentro de las áreas abrigadas las zonas de carácter comercial, pesquero y deportivo.

2.- Dotar a todos los Puertos de la infraestructura necesaria para conseguir el pleno desarrollo de la actividad o activi-

dades que los caractericen de acuerdo con los datos y estudios -/  
programáticos de la Dirección Regional de Carreteras, Puertos y /  
Costas.

3.- Mejorar los accesos a todos los Puertos y, sobre to  
do, comunicar aquellos que desarrollan actividad comercial con -/  
las áreas agrícolas, mineras e industriales que generan la mayo--  
ría del tráfico marítimo, en coordinación con el Plan Regional de  
Carreteras.

4.- Dotar de cerca de 800 nuevos puntos de amarre para/  
embarcaciones deportivas dentro de los Puertos de San Pedro del /  
Pinatar, Cabo de Palos y Mazarrón, según las previsiones del Plan  
de Puertos Deportivos.

5.- Dado que todos los Puertos desarrollan actividad -/  
pesquera, se dispondrá, en cada uno de ellos, de muelles pesque--  
ros, lonjas de venta y almacén de pescado, casetas para útiles y/  
herramientas y todos los servicios de agua, luz y combustible.

6.- Se dotarán todos los Puertos de edificios multifun-  
cionales que permitan la vigilancia y correcta explotación por -/  
parte de los Servicios de inspección y policía portuarios.

7.- El Plan se desarrollará en dos fases, la primera de  
las cuales alcanza al año 1.987 en tanto que la segunda se desa--  
rollará entre 1.988 y 1.991, por lo que entre 1.984 y 1.991, es/  
decir, en el plazo de 8 años se prevé una inversión global de --/  
2.000 millones de pesetas, lo que representa una inversión media/  
anual de 250 millones.

EL CONSEJERO DE POLITICA TERRITORIAL  
Y OBRAS PUBLICAS.

José-Salvador Fuentes Zorita.

1.- MEMORIA JUSTIFICATIVA

## 1.1. Introducción



Con las transferencias de Puertos efectuadas por Real / Decreto 2925/1982 de 12 de agosto a nuestra Comunidad Autónoma, / se plantea de inmediato la pregunta de si estos puertos transferidos poseen la infraestructura, superestructura y servicios necesarios para la demanda futura de nuestra Región en materia comercial, actividad pesquera y turístico deportiva; sinceramente, los puertos transferidos: Aguilas, Mazarrón, Cabo de Palos y San Pedro del Pinatar con Lo Pagán, no respondían favorablemente a esta demanda. Las deficiencias, eran tan grandes que las primeras -/ obras podríamos decir que tendrían el calificativo de imprescindibles como soporte y origen de las posteriores. El Plan de Mejora/ de nuestros Puertos es una realidad desde el preciso momento que/ la Administración Regional decide modernizar estas instalaciones; no obstante, detectadas las obras más urgentes, en 1984, empezamos una planificación cuya 1ª etapa está a punto de finalizar, -/ cuando cumplan los 4 años de su inicio; quedando una segunda etapa de otros 4 años para la conclusión del Plan.

La Planificación de Mejora de nuestros puertos se hace/ con el objetivo de fomentar el desarrollo en ciertas áreas de --/ nuestra Región, estableciendo ese puente de unión entre el mar y/ las áreas agrícolas e industriales de Lorca y Aguilas, a través / del puerto de esta localidad; facilitar la estancia, manipulación, almacenaje y comercialización de la actividad que conlleva/ nuestra importante flota pesquera y ser principal promotor de los deportes náuticos, dotando las dársenas de nuestros puertos de un número de amarres públicos suficiente para el desarrollo del deporte y el turismo en la zona. Se han previsto todos los estudios necesarios para que los efectos de estas obras no incidan negativamente sobre nuestras playas, nuestro litoral y la vida marina / que envuelven nuestras aguas.

Analizadas las actividades, que ya existían en los puertos, las necesidades y posibilidades de sus zonas de influencia / actuales y futuras, se establecieron los tráficos que en cada una se debía proteger y facilitar (incluyendo la creación de nuevos /

Puertos) y se regularon, en estudio específico, las instalaciones portuarias deportivas.

El análisis citado se hizo contando con los tráficos y/ servicios del Puerto de Cartagena y con los de los Puertos promovidos por iniciativa privada en régimen de concesión administrativa.

Como consecuencia de las consideraciones anteriores, la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas, a través de/ la Dirección Regional de Carreteras, Puertos y Costas, estableció las siguientes bases de actuación, aplicables en términos generales a todos los Puertos.

1º.- Obras de infraestructura:

- a) Terminación de las obras de abrigo.
- b) Aumento de las líneas de atraque.
- c) Mejora de calados.

2º.- Obras de superestructura:

- a) Lonjas.
- b) Casetas para útiles de pesca.
- c) Pavimentaciones.
- d) Cerramientos.

3º.- Servicios:

- a) Acometidas generales de agua y energía.
- b) Distribución de agua y energía.
- c) Varaderos.
- d) Básculas.
- e) Edificios de Administración.

Esta política de inversiones no significa que cada uno/ de sus escalones se haya aplicado simultáneamente en todos los -/ Puertos, sino que de acuerdo con la situación de cada uno, se ha/ operado en ellos a partir del escalón más cercano a ésta. De este modo, todos aquéllos han experimentado un crecimiento proporcio--

nal a su situación de partida, no quedando ninguno sin una actuación que mejorara aquélla.

Las inversiones por Puerto han sido, pues, proporcionales, al escalón del que se ha partido y, habiéndose fijado una -/ primera fase que cubre todas las necesidades actuales, se prevé / iniciar en 1988 una segunda fase de ampliación en los Puertos de San Pedro del Pinatar y Cabo de Palos. Concentrando en éstos todo el esfuerzo económico de la primera, se dará cabida en el año/ 1991 al tráfico previsto para ambos.

Para poder responder al citado programa, se ha reorgani- zado el Servicio de Puertos en cuanto a personal y medios, dotán- dolo de las unidades adecuadas a las funciones de explotación, -/ conservación y mejora.

El conjunto de todas estas actuaciones permite suponer/ que en 1991 tendrá la costa de la Región de Murcia todos los ser- vicios e instalaciones portuarios que se espera reclame el desa- rrollo turístico, comercial y pesquero de la misma y el consi- guiente progreso social y económico de su población.

Paralelamente a estas actuaciones, los estudios y traba- jos, ya iniciados, de normalización y actualización de los servi- cios a prestar y de las correspondientes tarifas, así como la --/ adopción de una normativa que mejore la actualmente aplicada y la acomode a las especiales características de la Administración Re- gional, permitirán la explotación eficaz de las instalaciones por- tuarias, disponiendo del obligado soporte legal que las ampare y/ agilice.

Este es, sin duda, un importante reto que una Adminis- tración moderna, como la que aspiramos a implantar, no puede de- jar en manos de la improvisación. El esfuerzo inversor de estos / años se verá recompensado con una rentabilidad futura, una vez es- tén a pleno rendimiento servicios e instalaciones.

EL DIRECTOR REGIONAL DE CARRETERAS,  
PUERTOS Y COSTAS.

Cecilio Hernández Rubira.

**1.2. Características y Evolución Histórica de los Puertos Regionales.**

## AGUILAS

El puerto de Aguilas se encuentra situado en la fachada marítima del municipio de Aguilas, el mas meridional de la Región de Murcia. Es uno de los mas antiguos del litoral mediterráneo es pañol, ya que para muchos investigadores Aguilas es la sucesora / de la colonia itálica Ur*ci*, opiniones basadas en las numerosas ru nas romanas encontradas.

El origen histórico mas reciente puede situarse en el / año 1.765, durante el reinado de Carlos III, fecha en la que se / redacta el Proyecto de un nuevo núcleo de población, en el que se incluye un puerto franco de mercancías reales.

Por R.O. de 21 de marzo de 1.879 se otorga a D. Manuel/ Figuera y Silvela la concesión, que posteriormente es transferida a la "Compañía del Puerto de Aguilas", de las obras del dique de/ abrigo y muelles de ribera, que muy desviadas de las previstas en el Proyecto de 20 de marzo de 1.878, que le sirvió de base, se -/ terminan en 1.883.

En 1.936 son abandonadas estas obras por la citada Com- pañía, haciéndose cargo de su explotación y conservación el Ayun- tamiento de Aguilas. Por Decreto de 14 de Febrero de 1.947, pasa/ el Puerto a depender del Ministerio de Obras Públicas.

En tal momento el dique de abrigo está formado por una/ alineación recta de 23,45 m., que arranca del pie del Cabezo del/ Faro, de una segunda alineación curva de 14,20 m. que lo orienta/ paralelamente a la costa, de otra recta de 287,30 m., una curva / de 24,70 m. en sentido contrario al de la anterior, y una última/ de 39,25 m., cuyos 29,75 m. últimos constituyen el morro.

El muelle de Ribera está formado, si se parte del dique de abrigo, de una alineación recta de 81,10 m. con calados entre/ 5,00 y 3,30 m., de un pequeño espigón de 26,00 m. de largo con ca lados entre 3,30 y 5,60 m., de 22,20 m. de ancho, de otra alinea- ción recta de 62,40 m. con calados entre 3,20 y 4,20 m., de otra/

de 80,40 m. y calados entre 5,00 y 3,00 m., de otra de 20,00 m. / con escala de embarque de 14,55 m. de anchura, seguida de un varadero de cabotaje de 28,2 m. de longitud y otro de botes de 52,60/ m., y un último muelle de 24,00 m. y calados que oscilan entre -/ 0,50 y 0,80 m.

Existe también un edificio de 40,00 X 10,00 m. en el -/ que se encuentran las Oficinas de RENFE y de explotación del Puerto, otro de 18,00 X 3,90 m. para Prácticos y Sanidad, un almacén/ de 6,40 X 12,40 m., una caseta para Carabineros, de 5,85 X 2,65 / m. y un acceso de ferrocarril.

Para mejorar el muelle comercial y disponer de un muelle pesquero, en Anteproyecto de 14 de Junio de 1.948 se expone / a información pública un muelle paralelo a las dos primeras alineaciones del de Ribera, que tendría un primer tramo de 15,60 m./ de enlace con el dique y otros cuatro consecutivos de longitudes/ y calados, respectivamente, 143,40 m. y 9,00 m., 42,00 m. y 7,24/ m., 41,00 m. y 5,48 m. y 14,00 m. y 3,72 m.

De la Playa se arrancaba un contradique con dos alineaciones rectas, que buscaba el origen del dique, adosándosele un / muelle de 112,00 m. con calados entre 2,6 y 3,5 m. y otro de -/ 30,00 m. con calados entre 3,5 y 0,00 m., ambos para embarcaciones pesqueras.

La prolongación del dique de abrigo se hacía avanzando/ desde el morro 100,00 con la misma orientación de su tramo recto/ más largo.

Redactado el Proyecto el 30 de Julio de 1.948, el Consejo de Obras Públicas dictamina que debe suprimirse el contradique, que el muelle pesquero ha de hacerse sobre el de Ribera y -/ que el comercial ha de ir adosado al dique de abrigo. Recomienda/ igualmente, que la prolongación de éste ha de proyectarse como -/ continuación de la mayor de sus alineaciones rectas.

En cumplimiento de lo dispuesto, el 22 de Mayo de 1.951 se expone a información pública el anteproyecto que da al muelle/ comercial una longitud de 250,00 m., con 9,00 m. de calado, un -/

muelle de Ribera de 90,00 m. con 6,08 m. de calado y dos alineaciones de 36,60 m. y 80,40 m., con calados respectivos de 5,40/ m. a 5,00 m. y 5,00 m. a 3,50 m., en el antiguo muelle de costa. El enlace con el de Ribera se hace mediante un muelle de -/ 33,00 m. con calados entre 6,08 m. y 5,40 m. Se prevé también / el refuerzo de los mantos exteriores del dique y el recrecimiento de su espaldón.

Aprobado el Proyecto de 9 de Julio de 1.952, que da / al citado enlace 31,50 m. y 38,00 m., y 90,00 m. al muelle pesquero, se redacta el de 22 de Marzo de 1.954 que divide la obra en dos fases, quedando terminadas en 1.960 y 1.963, siendo de / 31,50 m. el citado enlace.

Seguidamente, y en cuanto a infraestructura, el 27 de Octubre de 1.971 se redacta el Anteproyecto para información pública de primera prolongación del muelle comercial, realizándose la obra de acuerdo con el Proyecto de 17 de Marzo de 1.972./ La segunda corresponde a Anteproyecto de 5 de Abril de 1.973 y/ Proyecto de Junio del mismo año. El muelle de Ribera se prolonga, por delante de las dos primitivas alineaciones del pesquero, de acuerdo con el Anteproyecto de 13 de Octubre de 1.976, / recogido en el Proyecto de 26 de Mayo de 1.977.

La solución de varadero prevista en el Proyecto de 5/ de Mayo de 1.966 es aplazada, y las obras de ampliación del muelle pesquero, correspondientes al Proyecto de 1 de abril de --/ 1.981, son rescindidas.

En cuanto a superestructura, y como obras de mayor -/ importancia, se monta una báscula de 30 T. para camiones, según Proyecto de 30 de Octubre de 1.962, se levanta un tinglado en / el muelle comercial de acuerdo con el Proyecto de 17 de Diciembre de 1.965, se construye el cerramiento de dicho muelle, recogido en el Proyecto de 28 de Septiembre de 1.972, se instala el nuevo transformador que determina el Proyecto de 7 de Noviembre

de 1.978 y se levanta la Nave para subasta de pescado, de acuerdo con el Proyecto de 24 de Septiembre del año 1.979, en parte/modificado. Se realizan, también, pequeñas obras de reparación, así como de distribución de agua y energía eléctrica.

### CABO DE PALOS

El Puerto de Cabo de Palos se encuentra situado en la parte mas oriental del municipio de Cartagena, el sur de La Manga del Mar Menor, con una latitud de 37° 37'57'' Norte y una longitud de 0° 42' Oeste.

El nacimiento de este puerto tiene su origen en la O.M. de 21 de julio de 1.969 que autorizaba a la Sociedad Anónima "Minero-Metalúrgica Zapata-Portman" (actualmente "Sociedad / Minera y Metalúrgica de Peñarroya-España) la ejecución de las obras de ampliación de la instalación de vertidos estériles al mar, en la bahía de Portman, que en la segunda de sus prescripciones disponía que debía de ceder a la Comisión Administrativa del Grupo de Puertos los terrenos suficientes para realizar una dársena de refugio y 25 millones de pesetas para la financiación de las obras.

Elegido Cabo de Palos como el lugar mas adecuado para su emplazamiento, en marzo de 1.971 se redactó un Anteproyecto/ para la construcción de un Puerto de Refugio en dos fases, constituyendo la primera una dársena interior para las embarcaciones pesqueras existentes y que pudieran venir de Portman y para embarcaciones deportivas del tipo de las habituales en esas aguas. La segunda fase la constituía una dársena exterior para acoger el previsible aumento de ambas flotas, tanto en número / como en tamaño de las embarcaciones. Las dimensiones de la dár-



sena interior serían 198 por 74 metros y el calado 2'5 m. Las/ obras de esta dársena se terminaron en marzo de 1.976, ejecutándose posteriormente las obras de un tramo de muelle en la dársena exterior, compuesto de una alineación recta de 10'70 m. que constituía el chaflán de enlace con el canal de comunicación / entre aquellas dos, y otra de 58'80 metros.

Con pequeñas obras de pavimentación y dragado se mejoraron posteriormente las condiciones de circulación por los muelles y por la bocana del Puerto.

#### MAZARRON

La R.O. de 6 de Diciembre de 1.926 declara a la pedanía de Puerto de Mazarrón en el municipio de Mazarrón como lugar apto para situar un Puerto de Refugio que acorte la distancia entre los de Cartagena y Aguilas, y a su amparo, y según -/ Proyecto redactado de 7 de Julio de 1.927, se propone la construcción de un dique que partiendo del pie del Cabezo del Faro/ termine a Poniente del Islote de La Galerica, contando con un / muelle adosado de 149,90 m. de longitud y 5,60 m. de calado.

Devuelto el Proyecto para emplazar el dique en zona / que permita su futura ampliación, el 25 de Enero de 1.929 se redacta nuevo estudio que propone el arranque más a Levante y que orientado en dirección al citado islote, disponía de un muelle/ de 151,00 m. de longitud, con calados entre 4,20 y 5,70 m.

Subastadas y adjudicadas las obras, se rescinde el -/ contrato por imposibilidad de obtener escollera suficiente de / la cantera prevista.

Según Proyecto de 17 de Septiembre de 1.934, se adjudica la terminación de las obras anteriormente citadas, paralizando su ejecución al comenzar la Guerra Civil de 1.936.

2

Terminada ésta, para actualizar los precios y mejorar la solución, se redacta el 15 de Abril de 1.940 un Proyecto reformado que hacía salir más hacia la punta del Cabezo el dique/ de abrigo, que pasaría a Levante del islote de La Galerica. El/ contradique terminaba en éste saliendo desde la playa. Al primero se adosaba un muelle comercial de 200,00 m. y 6,00 m. de calado, y al segundo uno pesquero de 166,00 m., con calado máximo de 3,20 m.

Solicitada la rescisión del contrato, y formalizada / la misma, se redacta el 10 de Diciembre de 1.941 nuevo Proyecto modificado, en el que suprimiéndose el contradique, el dique se acortaba y se le adosaba un muelle comercial de 210,00 m. con / 8,00 m. de calado. Para los pesqueros se dispone un muelle de / ribera, de dos alineaciones rectas de 149,00 m. y 233,00 m. con calado de 2,20 m., realizándose el enlace con el comercial por/ un muelle en chaflán de 40,00 m. de longitud.

Aplazada la obra por razones económicas y declarado / el lugar, por Decreto de 5 de Julio de 1.946, como emplazamiento de un Puerto de Refugio, se expone a información pública, el 7 de Agosto de ese año el acodicionamiento del muelle de costa/ que existió inmediato a la Playa, que había sido otorgado en -/ concesión por R.O. de 27 de Febrero de 1.885. En el mismo trabajo se incluía la construcción de la Lonja que en ese emplaza--- miento existe actualmente. El muelle citado tendría 63,50 m. / con 1,50 m. de calado. El Proyecto correspondiente es del 20 de Diciembre de 1.946.

Ordenado el estudio comparativo de tres posibles soluciones, en el Proyecto de 10 de Diciembre de 1.957 se propone / como primera una similar a la de 1.941, con muelle comercial -/ de 210,00 m. y pesquero de 150,00 y 180,00 m. Como segunda solución se expone un dique que saliendo desde la Playa doblaba al/ llegar al mencionado islote de La Galerica, adosándosele un muelle. Como tercera solución, el dique se desplazaba hacia el Sur

paralelamente a la segunda solución, era de alineaciones más cortas y tenía un muelle comercial adosado a la segunda de éstas de 100,00 m. de longitud y 4,20 m. de calado. El pesquero se adosaba a la primera y era de 156,00 m. y 1,40 m. de calado.

Fijada la tercera como más conveniente, su diseño definitivo se expone a información pública en Anteproyecto de 11 de/ Marzo de 1.961, redactándose el correspondiente Proyecto el 31 / de Julio del mismo año. El muelle comercial tenía 120,00 m. y -/ 4,20 m. de calado, y el pesquero era de 156,50 m. con calados entre 1,40 y 2,60 m.

Aplazada también su ejecución, se vuelve a exponer a / información pública el 29 de Septiembre de 1.967 una nueva solu- ción en la que el dique se orientaba hacia el islote de La Gale- rica, disponiéndose como pesquero un muelle de ribera de 70,00 / m. y 4,15 m. de calado.

Temiendo que la futura prolongación exigiese dragados/ en roca, de alto costo, se expuso a información pública el 10 de Abril de 1.973 una última solución que respetando el dique de la anterior, el muelle pesquero se adosaba al mismo, teniendo una / longitud de 100,00 m. y calado de 4,00 m.

Subastadas las obras y adjudicadas, se llevó a cabo su ejecución sin contratiempos ni interrupciones.

\* Según Proyecto de 29 de Marzo de 1.975 se rellena la / zona comprendida entre la nueva carretera de acceso y el Cabezo/ del Faro. El alumbrado público y el agua potable se instalan de/ acuerdo con el Proyecto de 31 de Mayo de 1.977. Según el de 19 / de Junio de 1.978 se pavimenta el muelle pesquero. Con el de 14/ de Junio del mismo año, cuya información pública se hace el 20 / de Abril de ese año, se draga parte de la dársena pesquera. La / prolongación de 40,00 m. del muelle pesquero se expone a informa- ción pública el 20 de Abril de 1.978, redactándose el Proyecto / el 30 de Junio del mismo año. Los primeros 100,00 m. del muelle/ de ribera se saca a información pública el 30 de Enero de 1.979,

siendo del 25 de Octubre de 1.980 el correspondiente Proyecto. / El cerramiento actualmente existente, solicitado por la Cofradía de Pescadores de Mazarrón, responde al Proyecto de 16 de Octubre de 1.980. El dragado de la dársena pesquera, sacado a informa---ción pública el 10 de Febrero de 1.982, se ajusta al Proyecto -/ del 11 de Mayo del mismo año.

#### SAN PEDRO DEL PINATAR

A petición del Ayuntamiento de San Pedro del Pinatar, / y no obstante estar previsto en los Planes del Ministerio que el Puerto de Refugio de la zona Norte de la Provincia de Murcia se/ situara en El Estacio, en La Manga del Mar Menor, con fecha 10 / de Octubre de 1.931 se expone a información pública un Antepro--yecto de mejora del fondeadero de El Mojón, próximo al límite -/ con la provincia de Alicante, que era el único abrigo que en la/ citada zona tenía la flota pesquera.

En dicho Anteproyecto se proponía, como solución primera, la construcción de un dique de escollera de 313,00 m. de longitud, paralelo a la costa, sobre los escollos que constituían / el mencionado abrigo. La segunda solución, que proporcionaba mayor protección a las embarcaciones fondeadas, consistía en un dique principal que saliendo de la costa hacia levante, doblaba hacia el Sur, y un contradique que, desde la costa, avanzaba también con dirección Oeste.

Pronunciándose los informes a favor de la segunda, y / redactado el correspondiente Anteproyecto el 27 de Enero de 1.932 el Ministerio estimó que el coste de la obra era excesivo en relación a la flota pesquera existente.

Al amparo del Decreto de 5 de Julio de 1.946, que sin/

fijar emplazamiento sitúa a San Pedro del Pinatar el Puerto de / Refugio, y a petición de la Cofradía de Pescadores, se expone a / información pública, el 6 de Agosto de 1.948, el Anteproyecto de las posibles a realizar en el Mojón o en el paraje denominado La Playuela. Las del primer enclave, similares a las de la segunda / solución anteriormente citada, contaba con un muelle de 84,00 m. de longitud y 4,00 m. de calado. Las del segundo consistían en / dique y contradique con parecida disposición a los del primero, / adosándose al contradique un muelle pesquero de 100,00 m. y 4,00 m. de calado y uno comercial de 150,00 m. con 7,50 m. de calado.

Con los informes a favor del segundo emplazamiento, - / por su proximidad a las salinas en explotación y al casco urba-- no, se redactó el Anteproyecto el 29 de Septiembre de 1.948. Re- mitido al Consejo de Obras Públicas, estimó éste que no procedía la primera solución y que, no siendo aconsejable la segunda, se / estudiase la de un solo dique que, protegiendo de los temporales de Levante, contase con un muelle adosado en el tramo más inter- nado en el mar.

Cumpliendo la citada recomendación, en el Anteproyecto de 14 de Junio de 1.952 se proponía la construcción de un dique / que arrancando de la costa avanzaría en dirección Oeste para do- blar hacia el Sur en fondos de 4,00 m. En esta segunda alineaa--- ción se le adosaba un muelle de 200,00 m. de longitud para las / embarcaciones pesqueras. Como segunda fase se preveía la prolon- gación de la primera de las alineaciones, que al alcanzar calaa-- dos de 7,50 m., doblaría hacia el SE., adosándose a este último / tramo un muelle comercial de 120,00 m. de longitud.

Aprobado el Anteproyecto de 9 de Julio de 1.952, se - / disponía que el muelle pesquero tuviera esta segunda orientación y que la ampliación que posteriormente fuese conveniente para el tráfico comercial, se hiciese desde el extremo del mismo repi--- tiendo sus orientaciones.

Aprobado el correspondiente Proyecto de 2 de Enero de /

1.953, con 200,00 m. de muelle de 4,00 m. de calado, la subasta/ de las obras quedó desierta.

Subastadas las obras del Proyecto modificado de 23 de/ Septiembre del mismo año y adjudicadas, se redacta el 29 de Fe-- brero de 1.956 un Proyecto reformado que con objeto de ganar fon dos de 6,00 m., disponía prolongar 56,50 m. la primera alinea--- ción del dique.

Un segundo Proyecto reformado, de 17 de Febrero de --/ 1.966, dispone la construcción de un muelle pesquero adosado a / la primera alineación, de 120,00 m. y 8,80 m. de calado, quedando en 176,05 m. el muelle comercial anteriormente citado.

Terminadas las obras, y según Proyectos de 8 de Enero/ de 1.963 y 19 de Octubre de 1.966, se construye el Edificio de / Servicios y se instala una línea de alta tensión para suministro de energía eléctrica.

Después de pequeñas obras de mejora de calados frente/ al muelle comercial, de pavimentación de éste y de la carretera/ de acceso, del alumbrado de la misma y del balizamiento del ex-- tremo del dique, se procede a la construcción del primer tramo / del contradique o Dique Sur según Proyecto de 15 de Octubre de / 1.981, expuesto a información pública el 2 de Septiembre del año anterior. Al amparo del mismo, que evitará también el aterramien to del Puerto y la regresión de la Playa situada al Sur, se cons truirán los muelles que acojan debidamente a las embarcaciones / pesqueras de San Pedro del Pinatar y que, posiblemente, sirva -/ también a las que teniendo en la actualidad base en el Puerto de Cartagena, faenan por encima de la Región de Murcia.

## LO PAGAN

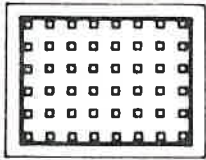
En 1.975 se expone a información pública el Anteproyecto de Paseo Marítimo en la zona de La Puntica de Lo Pagán, en el municipio de San Pedro del Pinatar, que fué el primer paso para una ordenación de este tramo de costa, pretendiendo conjugar la idea de accesos peatonales y vehículos con la necesidad de unas instalaciones portuarias que acogiesen a las flotas pesqueras y deportivas que existían en la zona.

No obstante, no se realizó inversión alguna que mejora se las precarias condiciones de atraque, que estaban adscritas / al Puerto de San Pedro del Pinatar, al igual que otras varias -/ del Mar Menor.

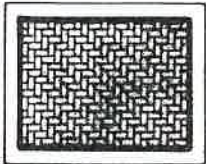
Esquemas de Situación de los Puertos Regionales  
al Producirse el Traspaso de Competencias.



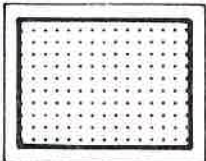
# LEYENDA



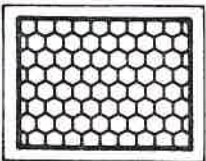
ZONA DE EQUIPAMIENTO



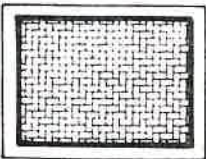
ZONA COMERCIAL



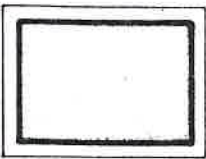
ZONA PESQUERA



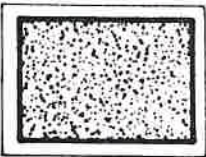
ZONA DEPORTIVA



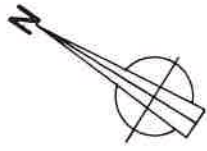
ZONA PEATONAL



ZONA DE ADMINISTRACION  
Y SERVICIOS GENERALES

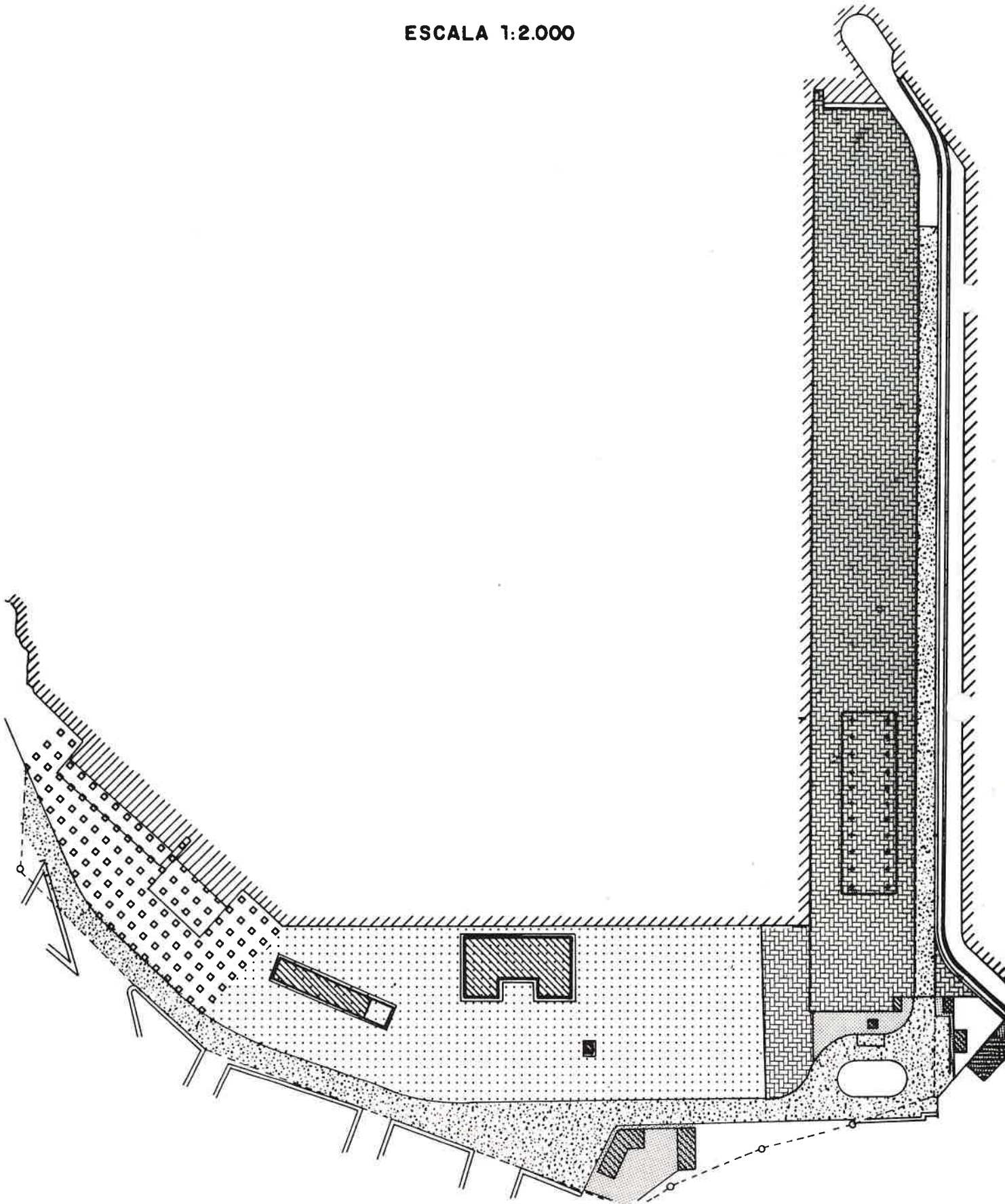


VIAS DE ACCESO



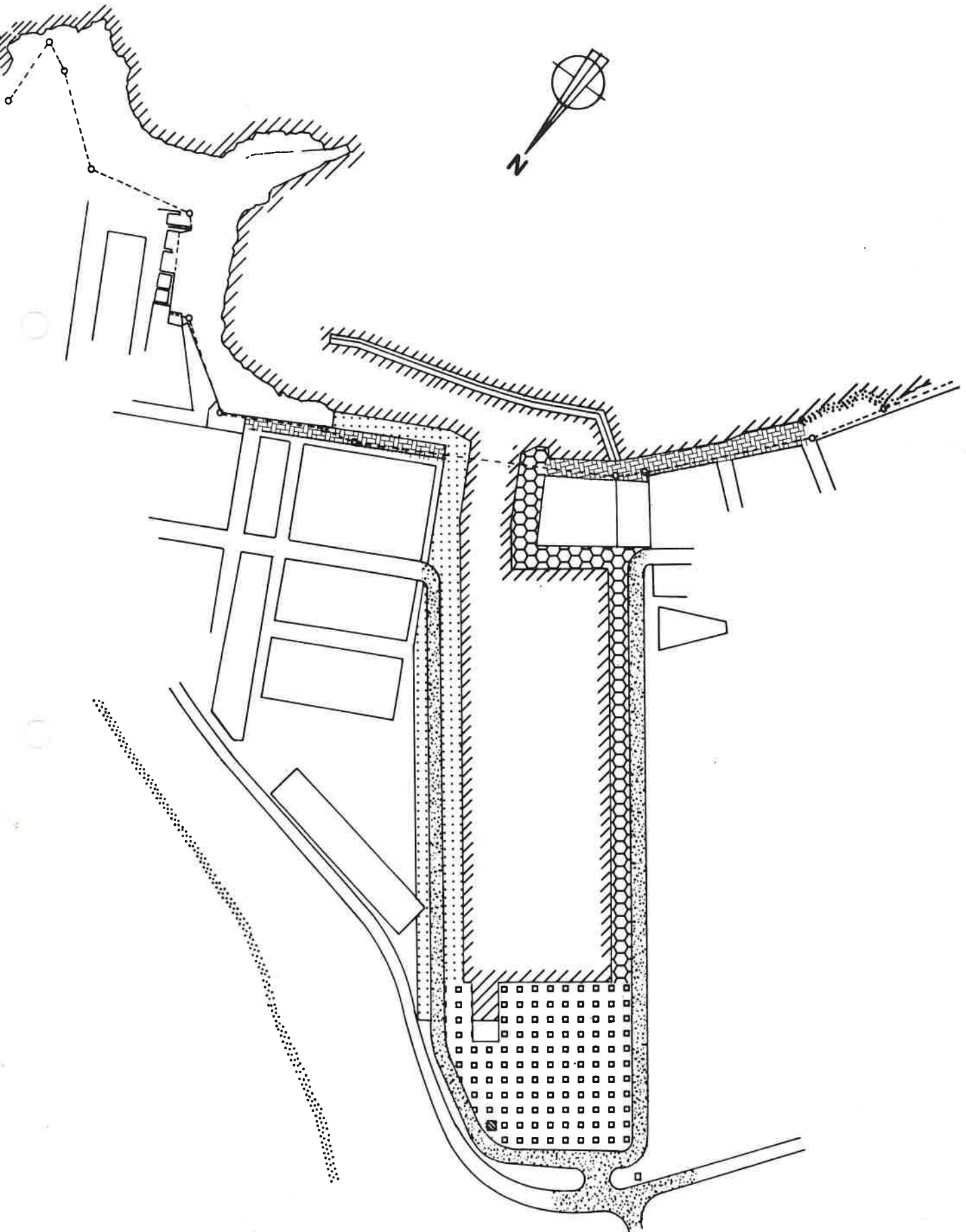
# PUERTO DE AGUILAS

ESCALA 1:2.000



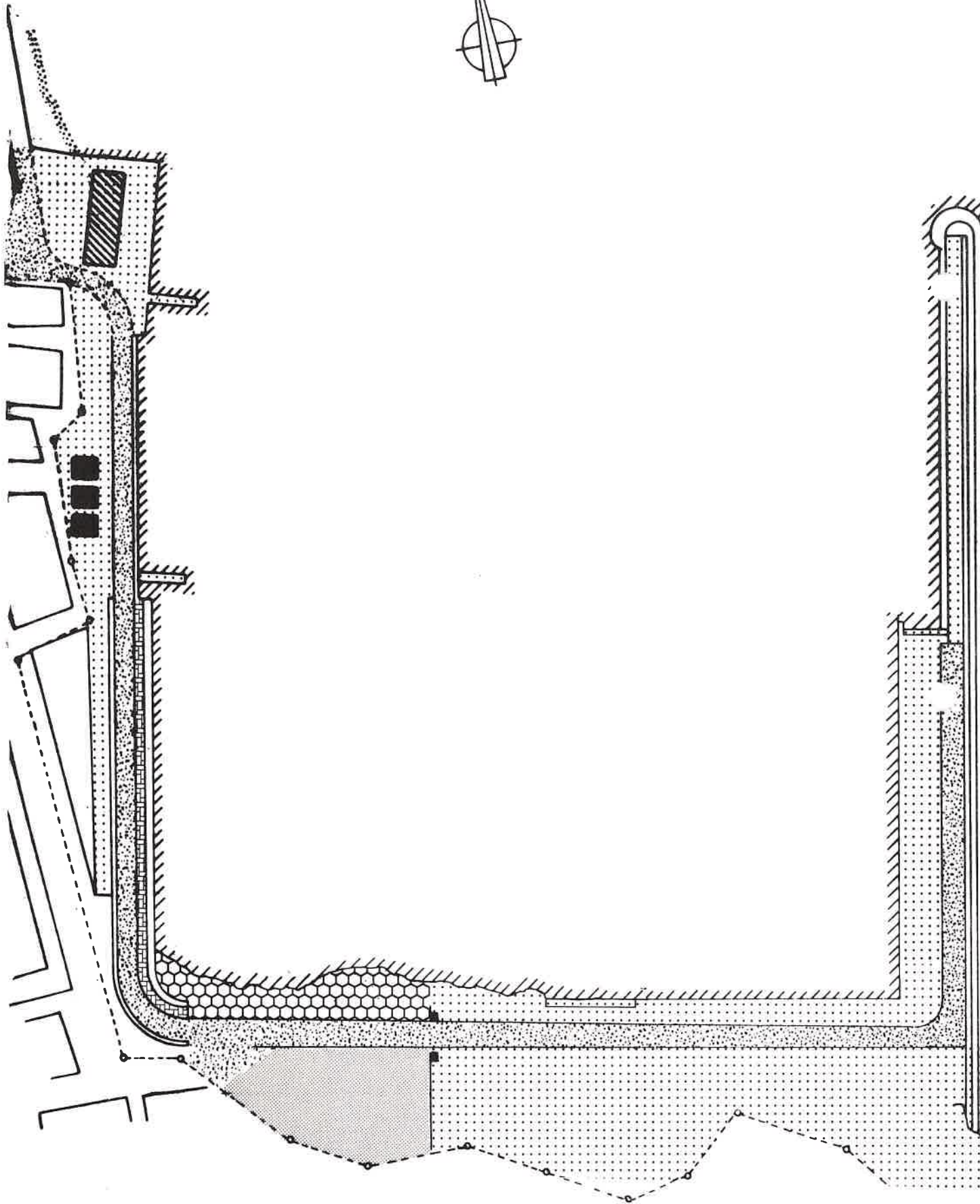
# PUERTO CABO DE PALOS

ESCALA 1:2.500

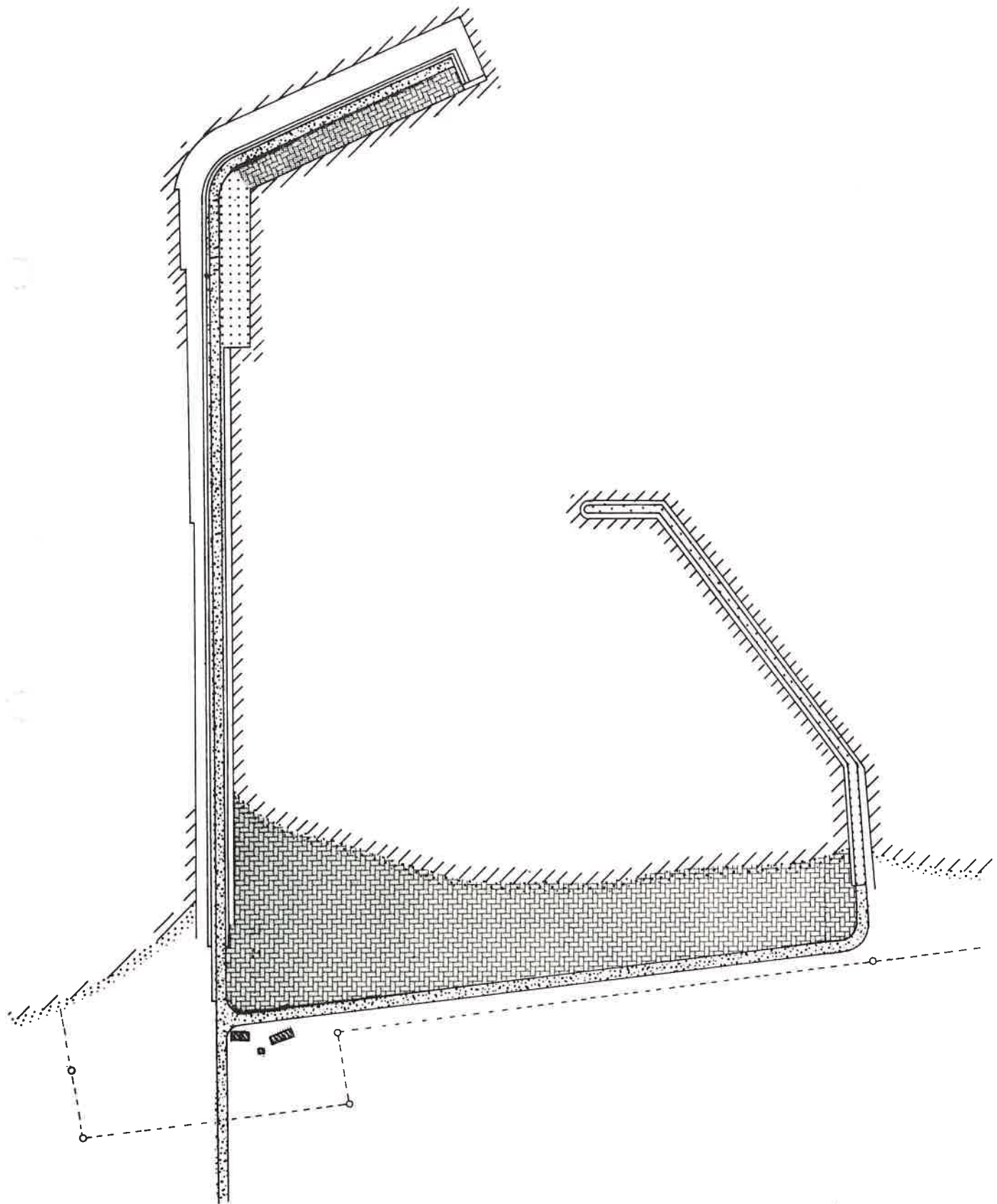
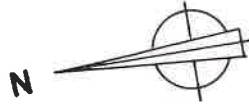


PUERTO DE MAZARRON

ESCALA 1:2.000

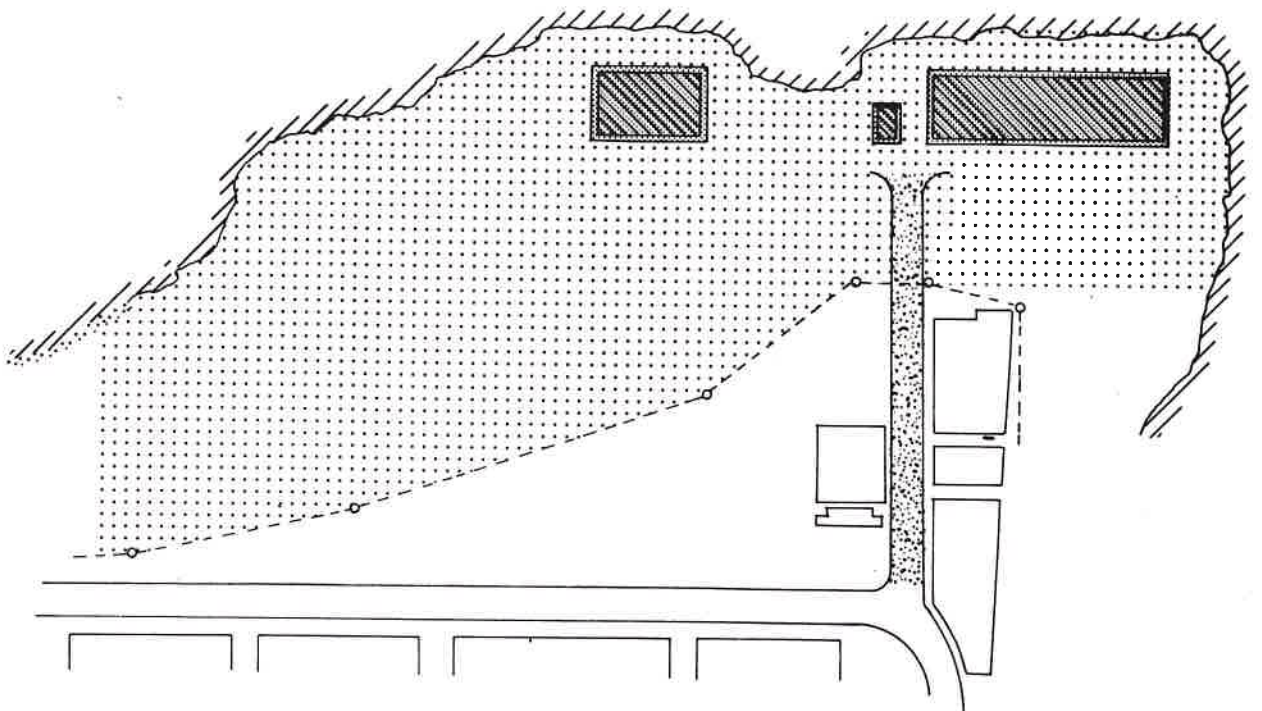
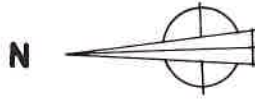


PUERTO DE SAN PEDRO DEL PINATAR  
ESCALA 1:4.000



PUERTO DE LO PAGAN

ESCALA 1:2.000



Relación Valorada de Actuaciones entre la fecha  
de Traspaso de Competencias y el 31-XII-1.983.

### PUERTO DE AGUILAS.

. Cambio de conexiones del antiguo al nuevo transformador .....	0'5
. Pavimentación 1ª Zona muelle pesquero ...	4'3
. Pavimentación 2ª Zona muelle pesquero ...	5'5
. Pavimentación y cerramiento zona nuevo -/ transformador .....	1'2
. Ampliación tomas de energía .....	0'5
. Pavimentación extremo Este muelle comer - cial .....	5'0
. Nueva acometida de agua al muelle comer - cial .....	0'3
	<hr/>
	17'3

### PUERTO DE CABO DE PALOS

. Pantalanes para embarcaciones en dársena.	8'1
---	-----

### PUERTO DE MAZARRON

. Habilitación de báscula para camiones ...	2'5
. Nueva acometida eléctrica .....	2'0
. Dique Norte .....	5'0
. Prolongación del muro de atraque de la ri bera Sur .....	5'0
. Liquidación Dique exterior .....	9'2
	<hr/>
	23'7

### PUERTO DE SAN PEDRO DEL PINATAR

. Reparación parcial de la capa de rodadura de acceso al Puerto .....	0'4
. Adecuación de edificio del servicio del / Puerto .....	4'8
. Espaldón dique Sur .....	5'8
. Prolongación dique Sur .....	17'0
. Acometida eléctrica muelle pesquero .....	0'3
	<hr/>
	28'3

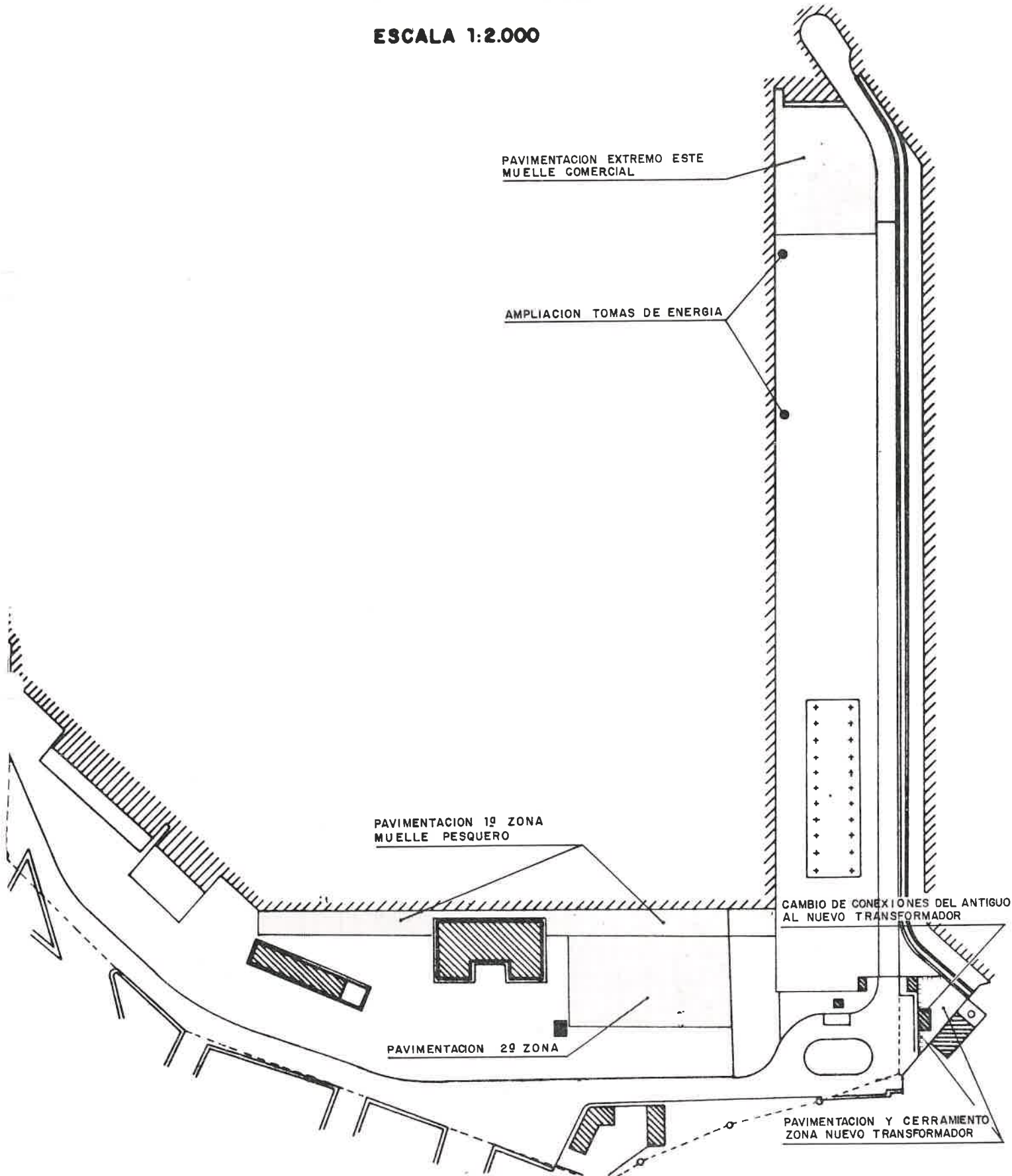


Esquemas de Actuaciones entre la fecha de Traspaso  
de Competencias y el 31-XII-1.983.



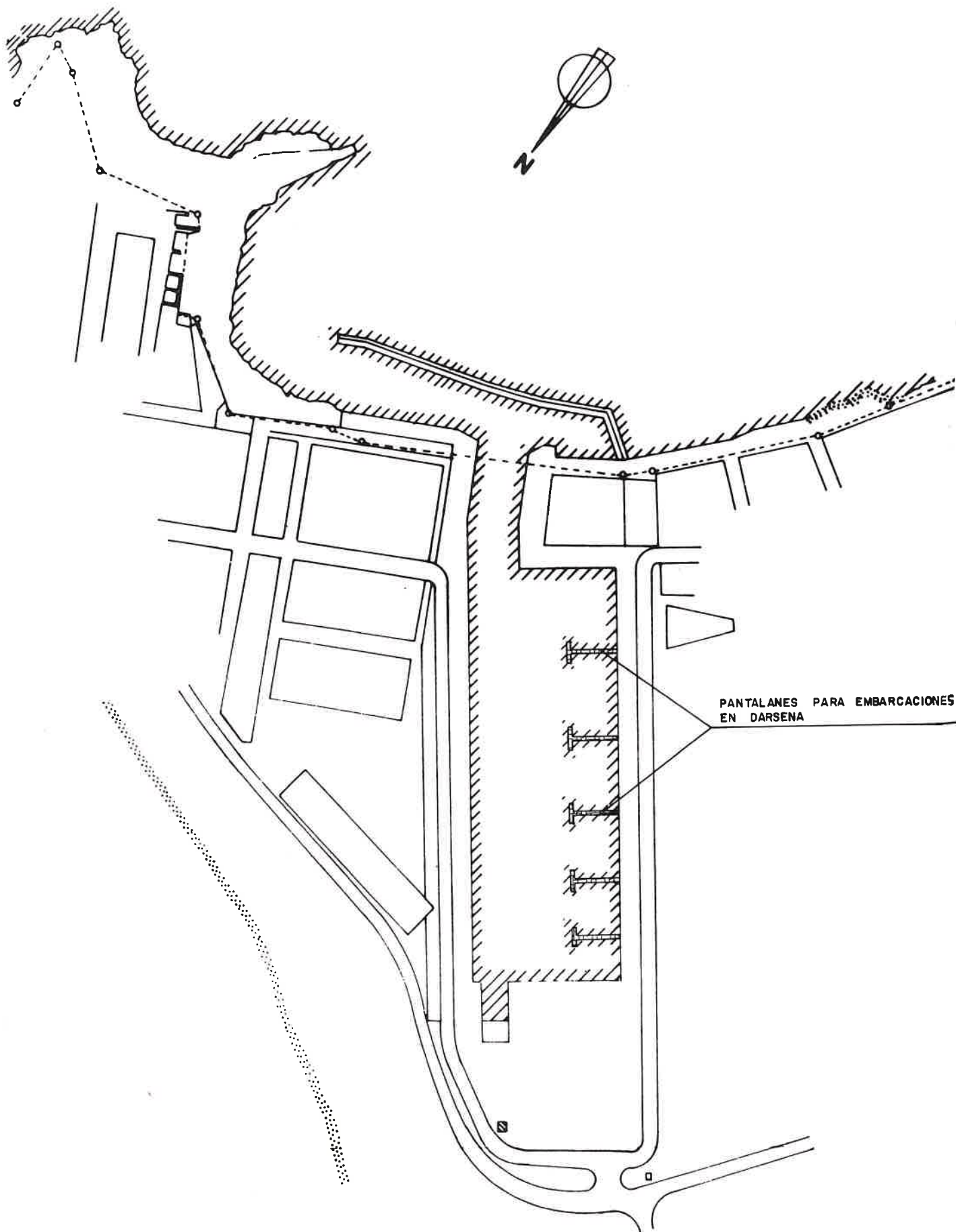
# PUERTO DE AGUILAS

ESCALA 1:2.000



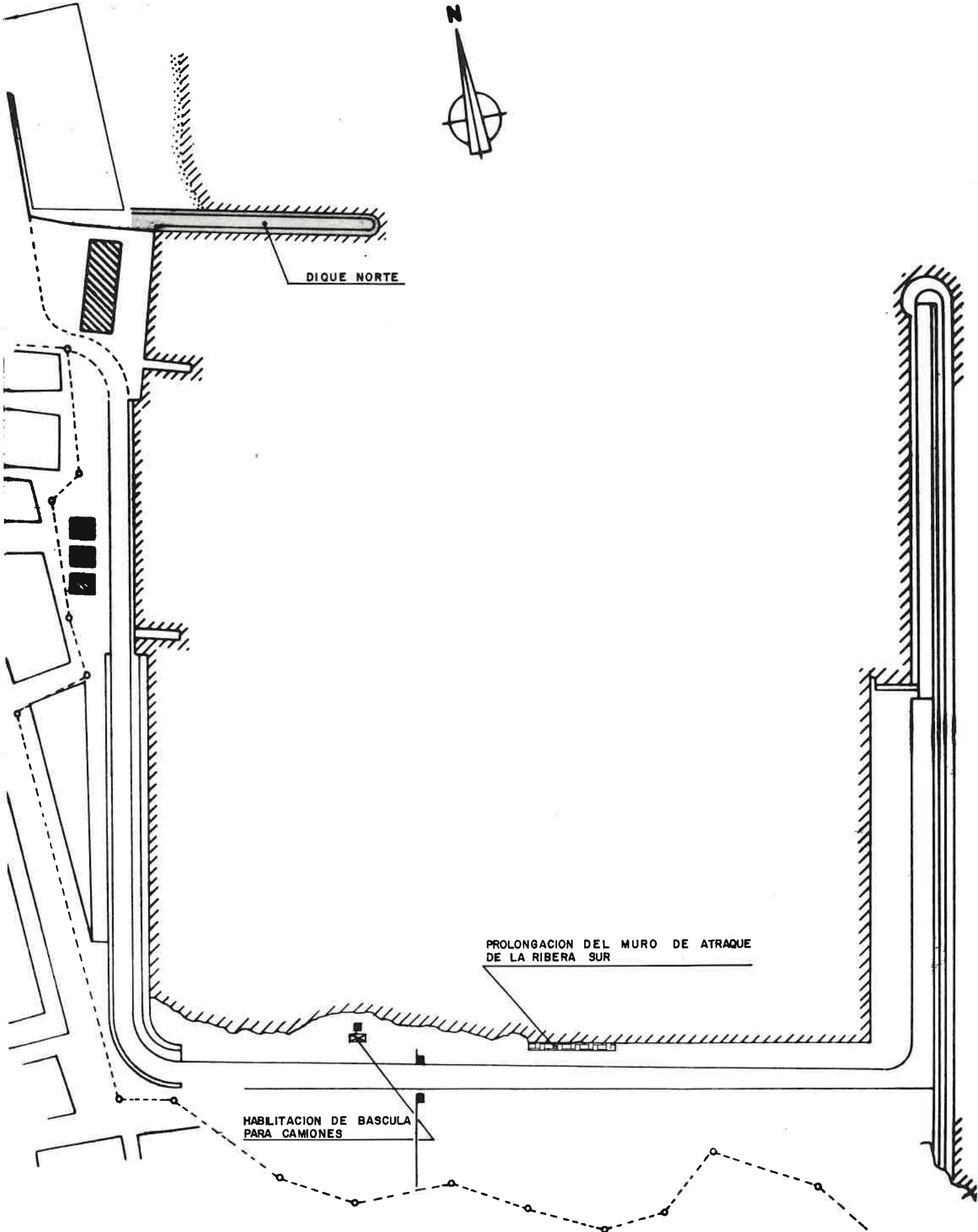
# PUERTO CABO DE PALOS

ESCALA 1:2.500



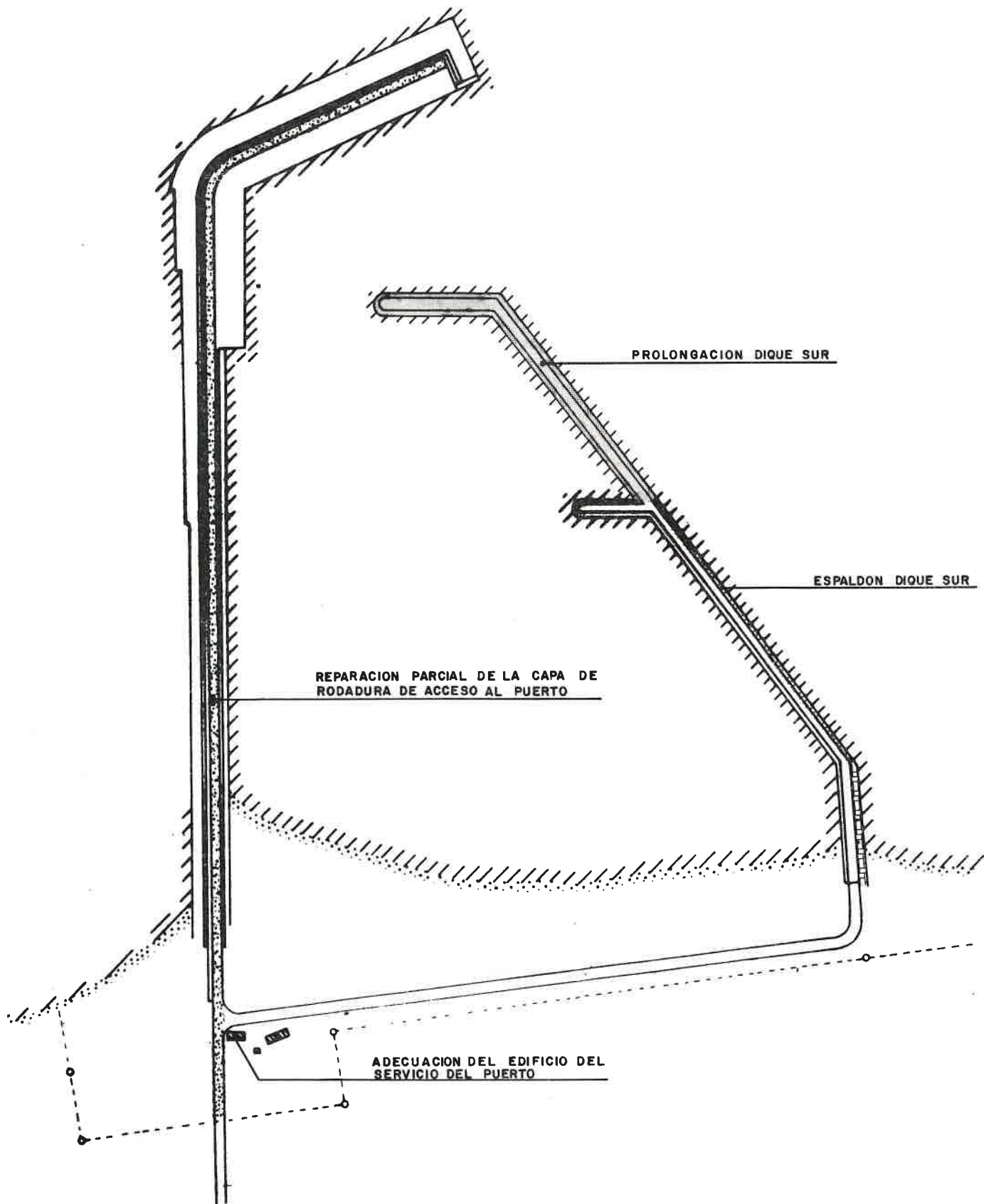
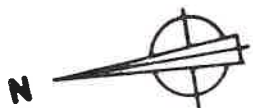
# PUERTO DE MAZARRON

ESCALA 1:2.000



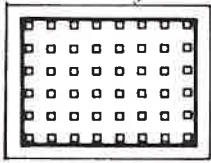
# PUERTO DE SAN PEDRO DEL PINATAR

ESCALA 1: 4.000

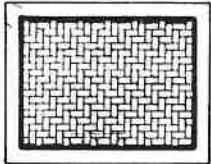


Esquema de Situación de los Puertos a 1-1-84

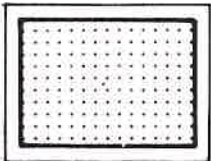
# LEYENDA



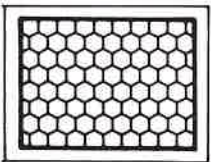
ZONA DE EQUIPAMIENTO



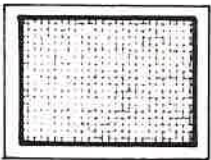
ZONA COMERCIAL



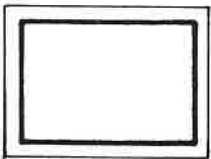
ZONA PESQUERA



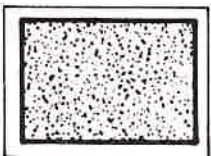
ZONA DEPORTIVA



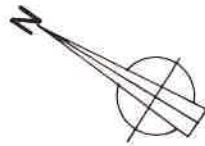
ZONA PEATONAL



ZONA DE ADMINISTRACION  
Y SERVICIOS GENERALES

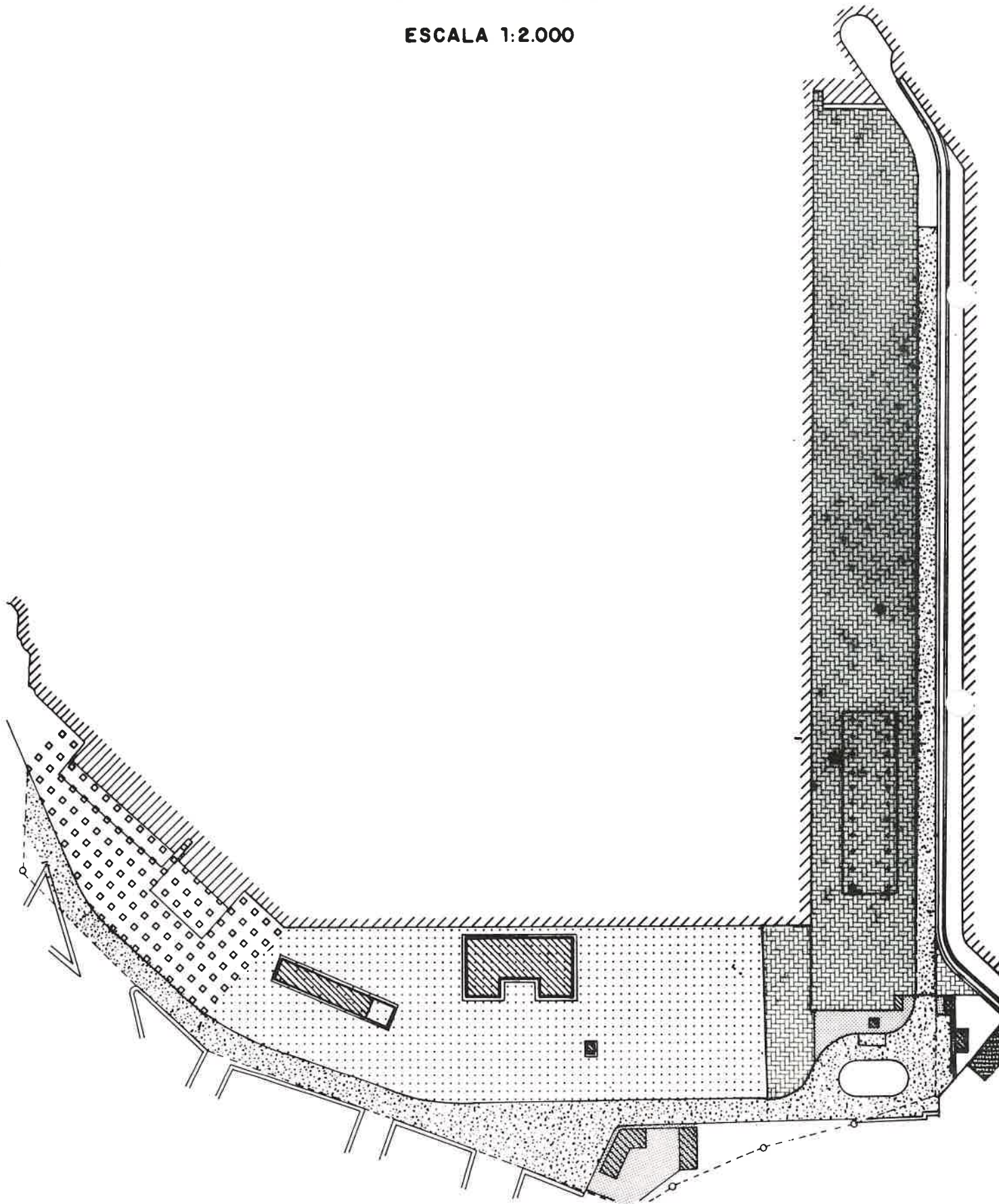


VIAS DE ACCESO



# PUERTO DE AGUILAS

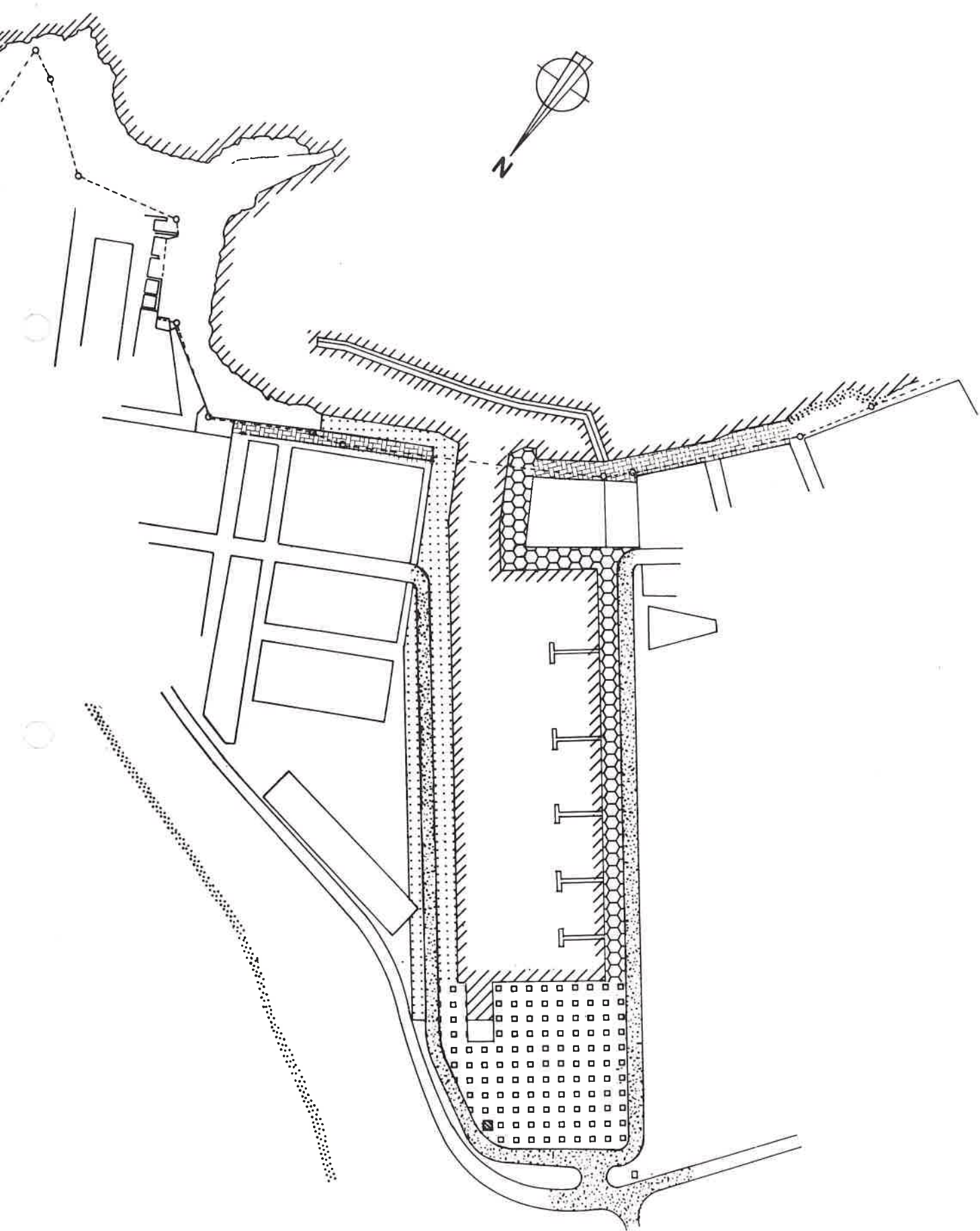
ESCALA 1:2.000





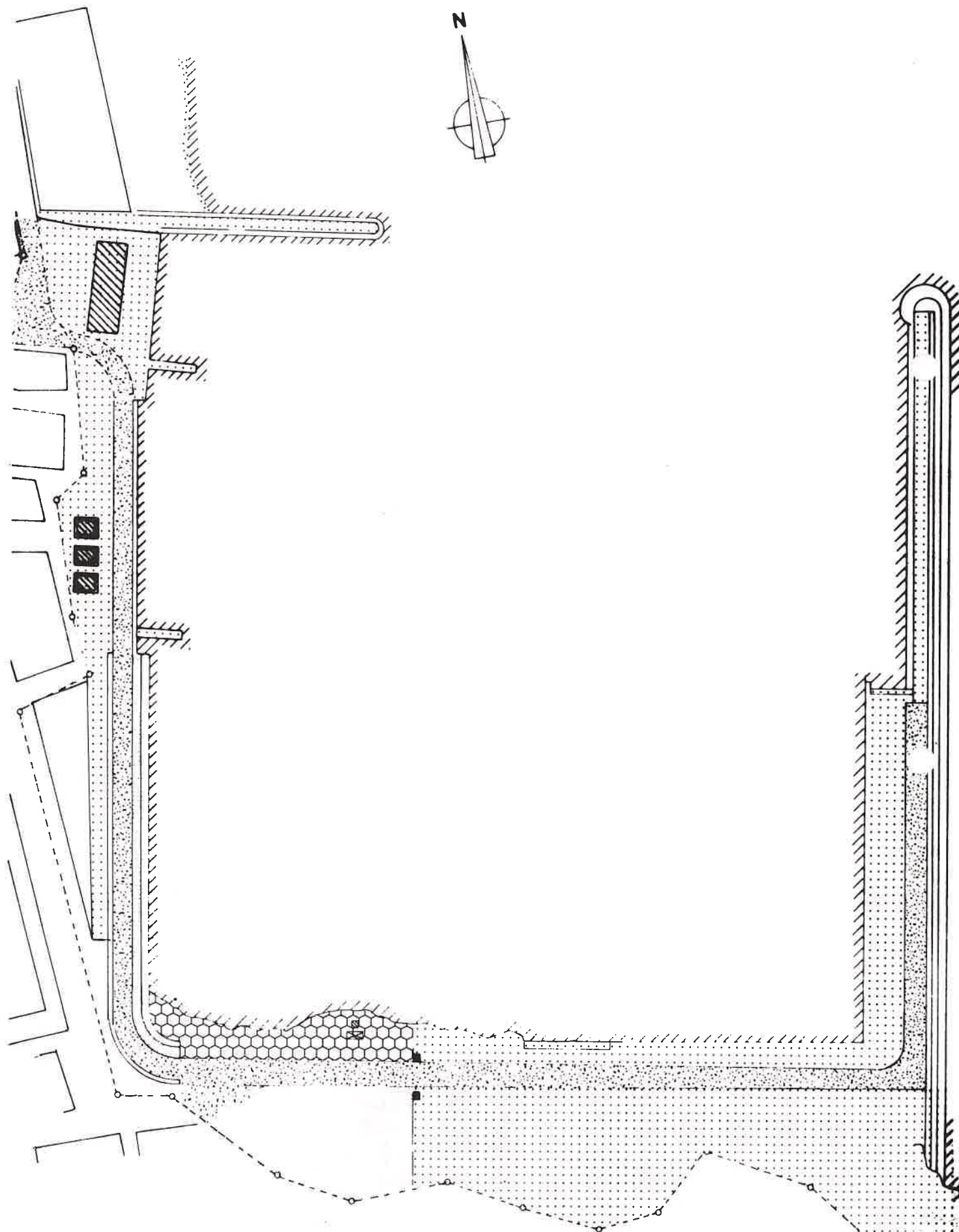
PUERTO CABO DE PALOS

ESCALA 1:2.500

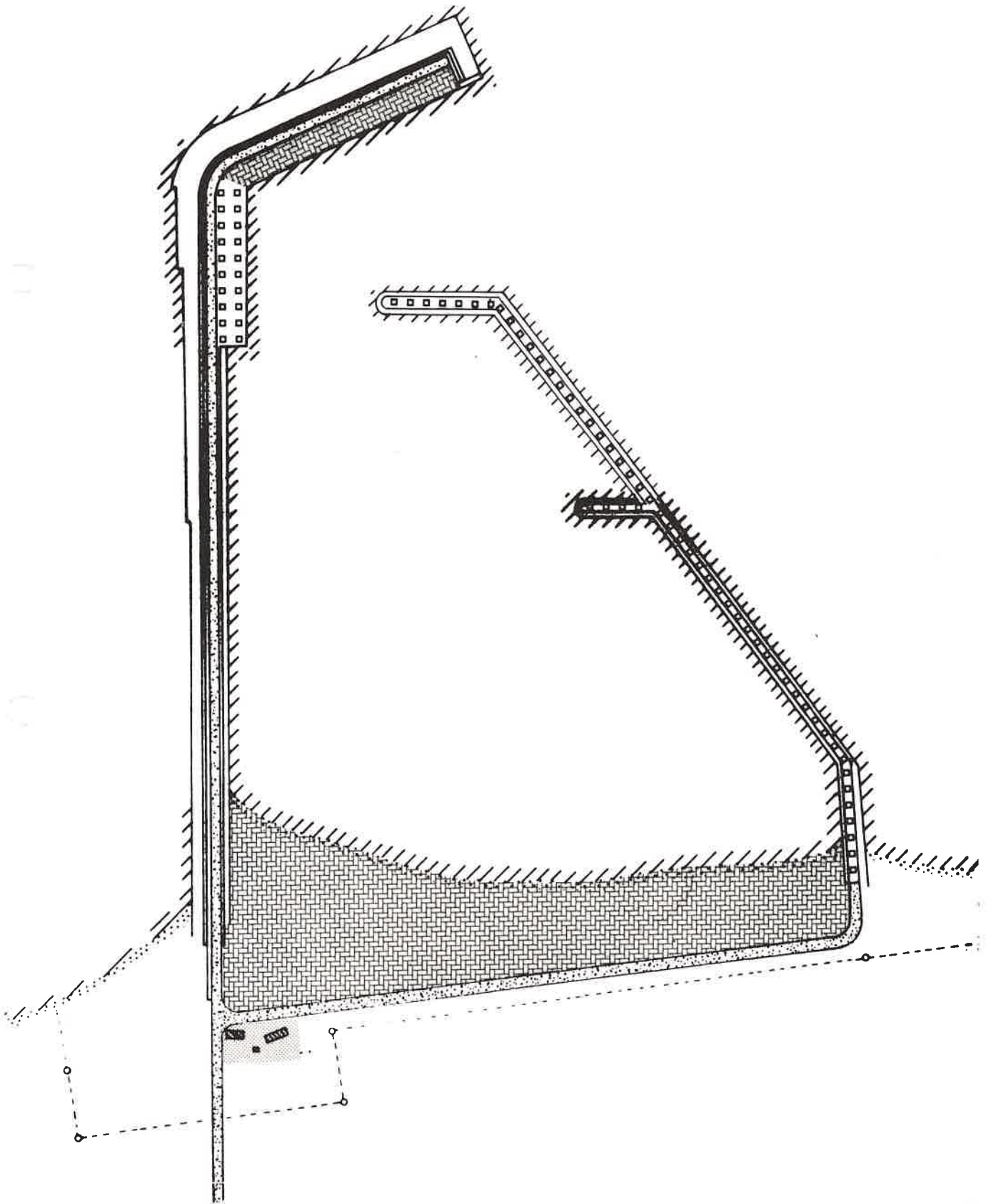


PUERTO DE MAZARRON

ESCALA 1:2.000

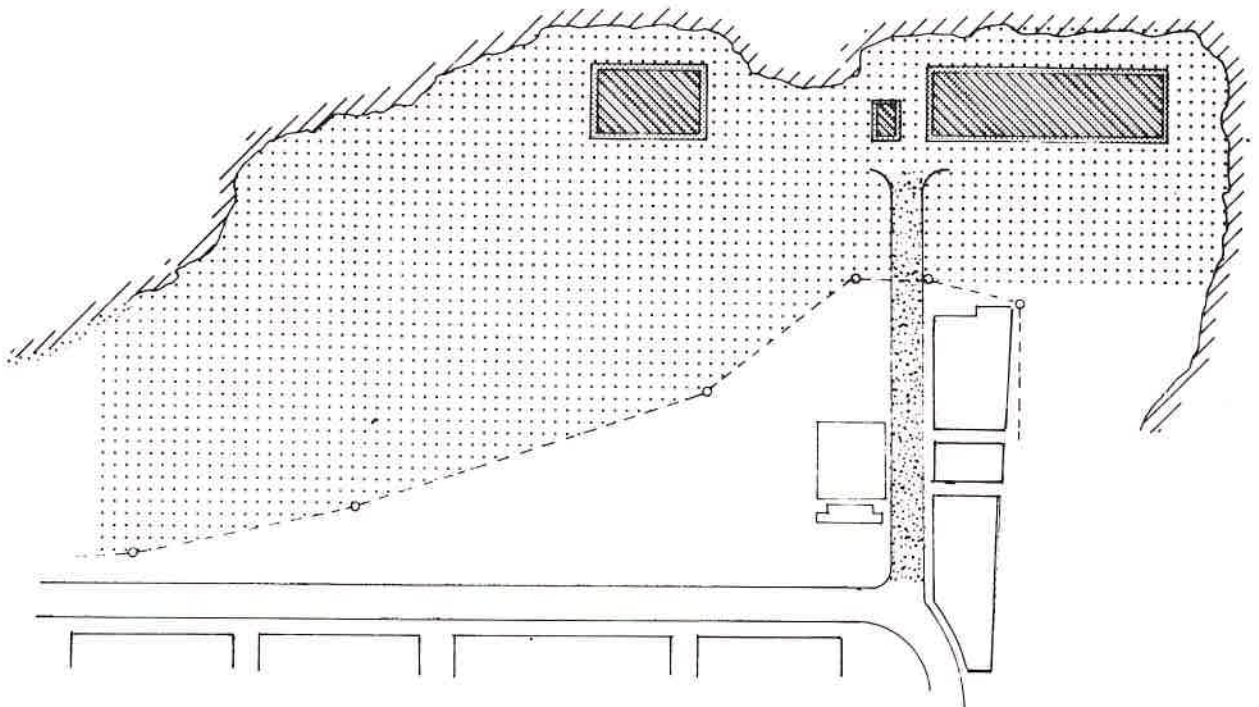


PUERTO DE SAN PEDRO DEL PINATAR  
ESCALA 1:4.000



PUERTO DE LO PAGAN

ESCALA 1:2.000



1.3. Datos de la actividad desarrollada en el  
período 1.970-1.985

### 1.3.1. Actividad Comercial.

X

BUQUES MERCANTES ENTRADOS EN EL PUERTO DE AGUILAS. DISTRIBUIDOS POR CLASE  
DE NAVEGACION Y TONELAJE. AÑOS 1.970-1.985.

AÑOS	CABOTAJE		EXTERIOR		TOTAL	
	Nº	T.R.B.	Nº	T.R.B.	Nº	T.R.B.
1.970	25	30.976	0	10.820	33	41.796
1.971	44	31.496	35	74.572	79	106.068
1.972	26	38.722	53	102.696	79	141.418
1.973	19	22.501	44	76.414	63	98.915
1.974	20	20.831	60	115.052	80	135.883
1.975	10	1.435	17	43.573	27	45.008
1.976	6	8.234	19	43.939	25	52.173
1.977	9	27.334	53	135.908	62	163.242
1.978	6	11.687	45	216.751	51	228.438
1.979	5	27.544	31	165.076	36	192.620
1.980	22	75.929	17	98.625	39	174.554
1.981	38	118.771	19	108.666	57	227.437
1.982	57	144.906	18	177.517	75	322.423
1.983	95	100.627	26	465.510	121	566.137
1.984	69	123.021	12	216.227	81	339.248
1.985	29	55.509	5	74.872	34	130.381

TRAFICO DE MERCANCIAS EN EL PUERTO DE AGUILAS, SEGUN CLASES DE NAVEGACION. AÑOS 1.970-1.985 (En toneladas).

AÑOS	MERCANCIAS DESCARGADAS			MERCANCIAS CARGADAS			TOTAL. DESCARGADAS Y CARGADAS		
	CABOTAJE	EXTERIOR	TOTAL	CABOTAJE	EXTERIOR	TOTAL	CABOTAJE	EXTERIOR	TOTAL
1.970	-	-	-	28.677	14.387	43.064	28.677	14.387	43.064
1.971	-	-	-	29.434	95.119	124.553	29.434	95.119	124.553
1.972	-	-	-	47.590	153.150	200.740	47.590	153.150	200.740
1.973	10.387	-	10.387	19.789	164.204	183.993	30.176	164.204	194.380
1.974	-	-	-	16.973	170.113	187.086	16.973	170.113	187.086
1.975	-	-	-	208	54.140	54.348	208	54.140	54.348
1.976	-	-	-	4.980	55.418	60.398	4.980	55.418	60.398
1.977	-	-	-	18.765	198.939	217.704	18.765	198.939	217.704
1.978	-	-	-	13.365	268.552	281.917	13.365	268.552	281.917
1.979	-	-	-	39.385	197.082	236.467	39.385	197.082	236.467
1.980	-	-	-	116.527	132.029	248.556	116.527	132.029	248.556
1.981	-	20.029	20.029	177.840	133.021	310.861	177.840	153.050	330.890
1.982	-	44.234	44.234	193.671	107.688	301.359	193.671	151.922	345.593
1.983	-	90.475	90.475	124.295	309.229	433.524	124.295	399.704	523.999
1.984	-	47.558	47.558	5.275	281.066	286.341	5.275	328.624	333.899
1.985	-	40.943	40.943	15.183	69.295	84.478	15.183	110.238	125.421



MERCANCIAS CARGADAS Y DESCARGADAS EN EL PUERTO DE AGUILAS CLASIFICADAS POR GRUPO DE PRODUCTOS. AÑO 1.980-1.985.

AÑO	GRANELES SOLIDOS						MERCANCIA GENERAL					
	CARBONES	MARMOL TRITURADO	CEMENTO Y CLANKER	MAGNETITA	SAL	OTROS	MADERA	CHATARRAS	CEMENTO EN SACO	EXPLO-SIVOS.	OTROS	TOTAL
1.980	-	15.703	134.593	-	-	2.100	-	-	96.160	-	-	248.556
1.981	19.512	13.045	169.399	22.120	-	5.430	511	-	100.270	-	597	330.890
1.982	43.354	5.000	222.429	32.530	-	-	880	-	41.400	-	-	345.593
1.983	90.475	-	405.621	18.176	-	850	-	-	8.852	-	6	523.999
1.984	46.950	-	277.883	5.260	-	2.000	608	-	-	-	1.198	333.899
1.985	40.286	-	84.478	-	-	-	657	-	-	-	-	125.421



BUQUES MERCANTES ENTRADOS EN EL PUERTO DE MAZARRON. DISTRIBUIDOS POR CLASE DE NAVEGACION Y TONELAJE. AÑOS 1.982-1.985.

AÑOS	CABOTAJE		EXTERIOR		TOTAL	
	Nº	T.R.B.	Nº	T.R.B.	Nº	T.R.B.
1.982	1	355	-	-	1	355
1.983	1	124	-	-	1	124
1.984	-	-	-	-	-	-
1.985	-	-	-	-	-	-

BUQUES MERCANTES ENTRADOS EN EL PUERTO DE SAN PEDRO DEL PINATAR, DISTRIBUI  
DOS POR CLASE DE NAVEGACION Y TONELAJE. AÑOS 1.970-1.985.

AÑOS	CABOTAJE		EXTERIOR		TOTAL	
	Nº	T.R.B.	Nº	T.R.B.	Nº	T.R.B.
1.970	55	28.911	-	-	55	28.911
1.971	59	30.929	-	-	59	30.929
1.972	60	29.655	-	-	60	29.655
1.973	31	16.831	4	2.738	35	19.569
1.974	22	8.233	-	-	22	8.233
1.975	13	6.565	-	-	13	6.565
1.976	21	13.709	1	2.305	22	16.014
1.977	42	16.071	-	-	42	16.071
1.978	15	14.226	-	-	15	14.226
1.979	12	11.391	-	-	12	11.391
1.980	14	13.119	5	2.995	19	16.114
1.981	16	13.126	2	3.114	18	16.240
1.982	23	20.355	6	3.885	19	24.240
1.983	18	14.628	9	8.789	27	23.417
1.984	17	20.281	19	22.225	36	42.506
1.985	17	17.533	21	26.574	38	44.107

MERCANCIAS DESCARGADAS EN EL PUERTO DE SAN PEDRO DEL PINATAR. CLASIFICADAS POR GRUPO DE PRODUCTOS.

AÑOS 1.980-1.985.

AÑO	GRANELES SOLIDOS.		MERCANCIA GENERAL		TOTAL
	CARBONES	MADERA	CHATARRAS		
1.980					
1.981					
1.982					
1.983	-	-	2.647		2.647
1.984	-	-	6.056		6.056
1.985	-	-	2.309		2.309

MERCANCIAS CARGADAS EN EL PUERTO DE SAN PEDRO DEL PINATAR. CLASIFICADAS POR GRUPO DE PRODUCTOS. AÑO 1.980-85.

AÑO	GRANELES SOLIDOS					MERCANCIA GENERAL			TOTAL
	MARMOL TRITURADO.	CEMENTO Y CLINKER.	MAGNETITA	SAL	OTROS	CEMENTO EN SACOS.	EXPLO SIVOS.	OTROS	
1.980									
1.981									
1.982									
1.983	-	-	-	28.860	-	-	-	559	29.419
1.984	-	-	-	48.955	-	-	-	372	49.327
1.985	-	-	-	60.495	-	-	615	-	61.111

X

TRAFFICO DE MERCANCIAS EN EL PUERTO DE SAN PEDRO DEL PINATAR, SEGUN CLASES DE NAVEGACION. AÑOS 1.970-1.985 (En toneladas)

AÑOS	MERCANCIAS DESCARGADAS			MERCANCIAS CARGADAS			TOTAL. DESCARGADAS Y CARGADAS			
	CABOTAJE	EXTERIOR	TOTAL	CABOTAJE	EXTERIOR	TOTAL	CABOTAJE	EXTERIOR	TOTAL	
1.970	2.360	-	2.360	31.692	-	31.692	34.052	-	34.052	
1.971	3.238	-	3.238	31.369	-	31.369	34.607	-	34.607	
1.972	-	-	-	31.082	-	31.082	31.082	-	31.082	
1.973	8.065	794	8.859	15.034	-	15.034	23.099	794	23.893	
1.974	1.500	-	1.500	7.775	-	7.775	9.275	-	9.275	
1.975	1.552	-	1.552	5.511	-	5.511	7.063	-	7.063	
1.976	4.902	-	4.902	9.550	-	9.550	14.452	-	14.452	
1.977	-	-	-	19.406	-	19.406	19.406	-	19.406	
1.978	4.660	-	4.660	10.795	-	10.795	15.455	-	15.455	
1.979	1.420	-	1.420	9.755	-	9.755	11.175	-	11.175	
1.980	2.501	-	2.501	8.488	2.842	11.330	10.989	2.842	13.831	
1.981	1.843	-	1.843	12.181	2.235	14.416	14.024	2.235	16.259	
1.982	3.952	-	3.952	15.238	9.362	24.600	19.190	9.362	28.552	
1.983	2.647	-	2.647	13.534	15.885	29.419	16.181	15.885	32.066	
1.984	6.056	-	6.056	14.272	35.055	49.327	20.328	35.055	55.383	
1.985	2.309	-	2.309	17.271	43.840	75.841	19.580	43.840	63.420	

MERCANCIAS CARGADAS Y DESCARGADAS EN EL PUERTO DE SAN PEDRO DEL PINATAR. CLASIFICADAS POR GRUPO DE PRODUCTOS. AÑO 1.980-85.

AÑO	GRANELES SOLIDOS						MERCANCIA GENERAL					TOTAL	
	CARBONES	MARMOL TRITURADO	CEMENTO Y CLINKER.	MAGNETITA	SAL	OTROS	MADERA	CHATARRAS	CEMENTO EN SACO	EXPLO SIVOS	OTROS		
1.980													
1.981													
1.982													
1.983	-	-	-	-	28.860	-	-	2.647	-	-	559		32.066
1.984	-	-	-	-	48.955	-	-	6.056	-	-	372		55.383
1.985	-	-	-	-	60.495	-	-	2.309	-	616	-		63.420

### 1.3.2. Actividad Pesquera.



EMBARCACIONES DE PESCA EN EL PUERTO DE AGUILAS. AÑOS 1.970-1.985.

AÑOS	MATRICULADAS EN 31 DE DICIEMBRE		CON BASE EN EL PUERTO	
	Nº	T.R.B.	Nº	T.R.B.
1.970	1.016	2.690	105	1.256
1.971	1.022	2.883	106	1.258
1.972	1.022	2.883	113	1.372
1.973	1.019	2.799	118	1.559
1.974	1.023	2.879	117	1.660
1.975	1.026	2.926	123	1.745
1.976	1.020	2.886	119	1.712
1.977	1.024	2.937	117	1.660
1.978	1.027	2.971	120	1.713
1.979	1.032	3.046	123	1.718
1.980	1.033	3.098	131	2.045
1.981	1.034	3.150	135	2.326
1.982	1.038	3.223	139	2.416
1.983	1.042	3.220	143	2.196
1.984	1.047	3.279	148	2.255
1.985	1.054	3.294	155	2.270

PESCA DESEMBARCADA EN EL PUERTO DE AGUILAS. AÑOS 1.970-1.985.

AÑO	PESCA TOTAL (Toneladas)	VALOR EN LA VENTA (miles de pts.)
1.970	1.410'6	48.629'9
1.971	1.140'6	47.549'0
1.972	1.262'5	58.684'0
1.973	1.155'3	64.683'0
1.974	1.367'1	83.558'2
1.975	1.315'0	90.547'8
1.976	1.401'5	109.835'3
1.977	1.463'7	118.752'3
1.978	945'4	139.880'9
1.979	1.029'9	188.737'3
1.980	833'6	194.015'2
1.981	1.308'2	283.390'7
1.982	1.927'5	343.132'2
1.983	1.883'5	407'687'8
1.984	1.426'4	400.591'5
1.985	1.146'8	401.632'5

EMBARCACIONES DE PESCA EN EL PUERTO DE CABO DE PALOS. AÑOS 1.982-85.

AÑOS	MATRICULADAS EN 31 DE DICIEMBRE		CON BASE EN EL PUERTO	
	Nº	T.R.B.	Nº	T.R.B.
1.982	14	61	14	61
1.983	14	82	14	82
1.984	14	82	14	82
1.985	14	82	14	82

PESCA DESEMBARCADA EN EL PUERTO DE CABO DE PALOS. AÑOS 1.980-85.

AÑO	PESCA TOTAL (Toneladas)	VALOR EN LA VENTA (miles de pts.)
1.980	68'0	21.725'2
1.981	67'7	24.594'3
1.982	42'5	17.941'6
1.983	58'7	22.887'6
1.984	50'0	28.725'2
1.985	58'6	34.138'4

EMBARCACIONES DE PESCA EN EL PUERTO DE MAZARRON. AÑOS 1.970-1.985.

AÑOS	MATRICULADAS EN 31 DE DICIEMBRE		CON BASE EN EL PUERTO	
	Nº	T.R.B.	Nº	T.R.B.
1.970	582	-	116	502
1.971	116	501	67	549
1.972	121	562	68	559
1.973	126	634	73	631
1.974	126	634	74	690
1.975	123	623	75	762
1.976	125	675	80	784
1.977	127	737	80	835
1.978	128	776	70	796
1.979	128	804	70	824
1.980	128	793	70	814
1.981	130	857	71	912
1.982	133	876	74	931
1.983	122	1.076	74	931
1.984	S.D.	S.D.	S.D.	S.D.
1.985	150	912	91	867

S.D. = Sin datos.

PESCA DESEMBARCADA EN EL PUERTO DE MAZARRON . AÑOS 1.970-85.

AÑO	PESCA TOTAL (Toneladas)	VALOR EN LA VENTA (miles de pts.)
1.970	1.077'7	15.150'5
1.971	1.153'7	16.056'0
1.972	1.554'7	23.756'6
1.973	1.119'4	20.936'9
1.974	1.383'9	30.098'9
1.975	1.224'7	33.652'6
1.976	1.919'5	49.358'3
1.977	1.750'4	56.669'4
1.978	1.294'5	70.988'9
1.979	1.394'6	102.611'5
1.980	841'9	73.988'1
1.981	1.182'0	116.928'4
1.982	1.870'6	167.233'2
1.983	2.125'6	219.103'1
1.984	1.745'2	207.018'2
1.985	1.578'8	193.204'2

**EMBARCACIONES DE PESCA EN EL PUERTO DE SAN PEDRO DEL PINATAR. AÑOS**  
**1.970-1.985.**

AÑOS	MATRICULADAS EN 31 DE DICIEMBRE		CON BASE EN EL PUERTO	
	Nº	T.R.B.	Nº	T.R.B.
1.970	236	713	236	713
1.971	245	741	245	741
1.972	254	772	254	772
1.973	270	813	270	813
1.974	278	822	278	822
1.975	286	872	286	872
1.976	287	874	287	874
1.977	289	882	376	1.464
1.978	291	892	378	1.474
1.979	292	893	379	1.475
1.980	88	505	82	252
1.981	88	505	82	236
1.982	91	653	84	433
1.983	88	866	72	792
1.984	94	882	78	808
1.985	96	965	80	888

PESCA DESEMBARCADA EN EL PUERTO DE SAN PEDRO DEL PINATAR.

AÑO 1.970-1.985.

AÑO	PESCA TOTAL (Toneladas)	VALOR EN LA VENTA (miles de pts.)
1.970	476'1	29.873'1
1.971	430'8	31.726'8
1.972	513'2	39.210'5
1.973	462'7	41.369'3
1.974	431'4	45.555'9
1.975	348'1	49.691'7
1.976	362'8	64.614'5
1.977	509'0	85.653'3
1.978	384'8	103.284'8
1.979	364'5	104.416'6
1.980	275'6	94.024'9
1.981	323'4	122.413'4
1.982	228'6	104.133'9
1.983	323'0	145.704'1
1.984	311'7	163.551'8
1.985	409'9	195.674'9



### 1.3.3. Actividad Deportiva.

**EMBARCACIONES DEPORTIVAS EN EL PUERTO DE AGUILAS. AÑOS 1.970-85.**

<b>AÑOS</b>	<b>Nº</b>	<b>T.R.B.</b>
1.970	50	353
1.971	56	357
1.972	52	267
1.973	52	267
1.974	59	267
1.975	77	282
1.976	97	297
1.977	109	309
1.978	140	339
1.979	172	419
1.980	200	457
1.981	262	529
1.982	366	649
1.983	133	276
1.984	432	917
1.985	477	964

EMBARCACIONES DEPORTIVAS EN EL PUERTO DE CABO DE PALOS. AÑOS  
1.982-1.985.

AÑO	Nº	T.R.B.
1.982	110	418
1.983	222	126
1.984	S.D.	S.D.
1.985	160	571

S.D.= Sin datos.

EMBARCACIONES DEPORTIVAS EN EL PUERTO DE MAZARRON. AÑOS 1.970-85.

AÑOS	Nº	T.R.B.
1.970	68	71
1.971	80	81
1.972	92	90
1.973	112	110
1.974	127	123
1.975	140	150
1.976	173	182
1.977	284	267
1.978	351	337
1.979	310	277
1.980	273	240
1.981	252	201
1.982	222	141
1.983	1.524	1.738
1.984	S.D.	S.D.
1.985	254	206

S.D.= Sin datos.

EMBARCACIONES DEPORTIVAS EN EL PUERTO DE SAN PEDRO DEL PINATAR.  
AÑOS 1.970-1.985.

AÑOS	Nº	T.R.B.
1.970	30	35
1.971	58	86
1.972	80	102
1.973	124	151
1.974	166	195
1.975	219	260
1.976	279	316
1.977	358	425
1.978	444	522
1.979	531	631
1.980	827	922
1.981	1.030	1.213
1.982	1.229	1.493
1.983	386	865
1.984	1.733	2.057
1.985	1.921	2.479

#### 1.3.4. Ingresos.

INGRESOS TOTALES EN EL PUERTO DE AGUILAS. AÑOS 1.970-1.985.

AÑO	Miles de pesetas de cada año.	Miles de pesetas del año 1.984.
1.970	2.223'6	15.071'6
1.971	3.594'9	22.489'7
1.972	4.222'9	24.412'6
1.973	4.738'3	24.596'6
1.974	5.219'2	23.397'7
1.975	3.776'2	14.481'7
1.976	4.911'3	16.010'8
1.977	12.933'0	33.871'5
1.978	22.968'3	50.231'7
1.979	26.567'3	50.212'2
1.980	22.292'3	36.470'2
1.981	30.590'7	43.652'9
1.982	33.031'4	41.223'2
1.983	48.533'4	54.017'7
1.984	42.813'2	42.813'2
1.985	22.443'1	20.625'2

INGRESOS TOTALES EN EL PUERTO DE CABO DE PALOS. AÑOS 1.979-85.

AÑO	Miles de pesetas de cada año.	Miles de pesetas del año 1.984.
1.979	1.523'6	2.879'6
1.980	1.247'3	2.040'6
1.981	1.633'3	2.330'7
1.982	1.596'8	1.992'9
1.983	1.604'7	1.786'0
1.984	1.716'7	1.716'7
1.985	3.109'3	2.857'4



INGRESOS TOTALES EN EL PUERTO DE MAZARRON. AÑOS 1.970-1.985.

AÑO	Miles de pesetas de cada año.	Miles de pesetas del año 1.984.
1.970	401'4	2.720'7
1.971	505'8	3.300'9
1.972	696'9	4.028'8
1.973	580'8	3.014'9
1.974	803'9	3.603'9
1.975	1.232'8	4.727'8
1.976	1.311'0	4.273'9
1.977	1.767'2	4.628'3
1.978	1.508'3	3.298'7
1.979	3.213'6	6.073'7
1.980	2.350'6	3.845'6
1.981	4.976'3	7.101'2
1.982	5.523'2	6.893'0
1.983	5.242'3	5.834'7
1.984	3.888'8	3.888'8
1.985	2.089'7	1.920'4

INGRESOS TOTALES EN EL PUERTO DE SAN PEDRO DEL PINATAR. AÑOS 1.970-85.

AÑO	Miles de pesetas de cada año.	Miles de pesetas del año 1.984.
1.970	1.211'2	8.209'5
1.971	1.427'4	8.929'8
1.972	1.924'8	11.127'3
1.973	1.590'1	8.254'2
1.974	1.544'7	6.924'9
1.975	2.203'9	8.452'0
1.976	2.446'3	7.974'9
1.977	2.326'1	6.092'1
1.978	2.978'4	6.513'8
1.979	3.031'6	5.729'7
1.980	3.146'5	5.147'7
1.981	4.054'4	5.785'6
1.982	4.369'2	5.452'8
1.983	5.615'8	6.250'4
1.984	5.048'1	5.048'1
1.985	4.579'2	4.208'3

#### 1.3.5. Inversiones Realizadas.

INVERSIONES REALIZADAS EN LOS PUERTOS DE AGUILAS, CABO DE PALOS,  
MAZARRON Y SAN PEDRO DEL PINATAR. AÑOS 1.970-1.985.

	Miles de pesetas de cada año.	Miles de pesetas del año 1.984.
1.970	10'0	67'8
1.971	-	-
1.972	-	-
1.973	2.299'2	11.898'8
1.974	3.732'2	16.731'5
1.975	43.921'4	168.438'6
1.976	9.423'4	30.720'3
1.977	26.151'4	68.490'5
1.978	32.932'7	72.023'8
1.979	1.493'8	2.823'3
1.980	28.175'4	46.095'0
1.981	30.354'5	43.315'9
1.982	43.067'3	53.743'0
1.983	39.159'2	43.584'2
1.984	96.556'9	96.556'9
1.985	168.453'2	154.808'5

INVERSIONES REALIZADAS EN EL PUERTO DE AGUILAS. AÑOS 1.970-85.

AÑO	Miles de pesetas de cada año.	Miles de pesetas del año 1.984.
1.970	6'0	40'7
1.971	-	-
1.972	-	-
1.973	2.299'2	11.935'1
1.974	393'2	1.762'7
1.975	10'0	38'4
1.976	25'8	84'1
1.977	19.974'1	52.312'2
1.978	15.404'8	33.690'3
1.979	1.492'8	2.821'4
1.980	17.601'1	28.795'4
1.981	124'7	177'9
1.982	12.017'2	15'0
1.983	11.061'2	12.311'1
1.984	35.247'7	35.247'7
1.985	47.796'5	43.925'0

**INVERSIONES REALIZADAS EN EL PUERTO DE CABO DE PALOS. AÑOS  
1.977-1.985.**

<b>AÑO</b>	<b>Miles de pesetas de cada año.</b>	<b>Miles de pesetas del año 1.984.</b>
1.977	3.207'5	8.400'4
1.978	7.251'5	15.859'0
1.979	-	-
1.980	1.615'7	2.643'2
1.981	-	-
1.982	-	-
1.983	8.084'6	8.998'2
1.984	14.980'4	14.980'4
1.985	29.655'9	27.253'8

INVERSIONES REALIZADAS EN EL PUERTO DE MAZARRON. AÑOS 1.970-1.985.

AÑO	Miles de pesetas de cada año.	Miles de pesetas del año 1.984.
1.970	-	-
1.971	-	-
1.972	-	-
1.973	-	-
1.974	2.000'0	8.966'0
1.975	43.911'4	168.400'2
1.976	9.413'4	30.687'7
1.977	2.969'8	7.777'9
1.978	10.275'4	22.472'3
1.979	1'0	1'9
1.980	6.992'2	11.439'2
1.981	30.229'8	43.137'9
1.982	22.497'9	28.077'4
1.983	14.458'4	16.092'2
1.984	8.772'2	8.772'2
1.985	38.373'0	35.264'8

INVERSIONES REALIZADAS EN EL PUERTO DE SAN PEDRO DEL PINATAR.

AÑOS 1.970-1.985.

AÑO	Miles de pesetas de cada año.	Miles de pesetas del año 1.984.
1.970	4'0	27'1
1.971	-	-
1.972	-	-
1.973	-	-
1.974	1.339'0	6.002'7
1.975	-	-
1.976	-	-
1.977	-	-
1.978	1'0	2'2
1.979	-	-
1.980	1.966'4	3.217'0
1.981	-	-
1.982	8.552'1	20.673'0
1.983	5.555'0	6.182'7
1.984	37.556'5	37.556'5
1.985	51.184'3	47.038'4



## 2.- PROPUESTA DE ACTUACIONES

## 2.1. Objetivos del Plan

Con el Plan Regional de Mejora de los Puertos de la / Comunidad Autónoma de la Región de Murcia se pretende conseguir los siguientes objetivos:

1º.- Disponer en cada uno de los Puertos transferidos de zonas suficientemente separadas para cada una de las actividades que en ellos se desarrollen.

2º.- Potenciar la función comercial en los Puertos de Aguilas y San Pedro del Pinatar mediante la ampliación de la línea de atraque y superficie de muelles destinada a esa actividad.

3º.- Mejorar las condiciones en las que se desarrolla la actividad pesquera, de forma que en todos los Puertos se disponga al término del Plan de muelles pesqueros, lonjas para la comercialización del pescado, casetas para útiles y herramientas, y varaderos para la reparación de embarcaciones de pesca.

4ª.- Mejorar la oferta de instalaciones nauticas de portivas de la Región de Murcia, mediante la creación de 800 -/ nuevos puntos de amarre dentro de los Puertos de Cabo de Palos, Mazarrón y San Pedro del Pinatar, y la instalación de varaderos para embarcaciones deportivas en esos mismos puertos.

5º.- Disponer, al finalizar el Plan, de servicios de/ agua, energía eléctrica, suministro de combustible y alumbrado/ público en todos los Puertos transferidos.

6º.- Dotar a todos los Puertos de edificios multifuncionales que permitan la vigilancia y correcta explotación de / los servicios portuarios.

7º.- Mejorar los accesos terrestres a todos los Puertos.

8º.- Desarrollar el Plan en un plazo de ocho años, dividido en dos fases, la primera de las cuales comprende el periodo 1.984-1.987, en tanto que la segunda se realizará entre / 1.988 y 1.991.

## 2.2. Ordenación Propuesta.

## AGUILAS

En el Puerto de Aguilas, que tanto en el tráfico comercial como en el pesquero es el más importante de los que tiene a su cargo la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, se acometen en una primera fase las dos obras de mayor envergadura para asegurar el movimiento de mercancías y acondicionar debidamente a la flota pesquera, separando ambos tráfico.

Mediante dos grandes obras de infraestructura, que son la prolongación del dique de abrigo, y del muelle adosado al mismo, así como la construcción del contradique o espigón que conforma la dársena pesquera, se consigue, en efecto, no sólo separar de los muelles comerciales aquella flota, proporcionándole atraque específico y protegido, sino que se amplían y mejoran notablemente las líneas de muelles y zonas de almacenamiento y maniobra.

Ampliada también la potencia del nuevo transformador, se da servicio de energía eléctrica a toda la zona portuaria, excepto a la dársena deportiva, que se suministra de ella independientemente.

Como obras complementarias, se mejoró el alumbrado público y se pavimentó parte del muelle comercial y del pesquero.

Como segunda fase de este plan de mejoras, se prevé el dragado de la zona que confronta con el muelle comercial, lo que permitirá el atraque de buques de hasta 40.000 T.R.B.

Se proyecta, asimismo la construcción de un varadero para embarcaciones de hasta 100 T.R.B. y de casetas para útiles de pesca, así como el cambio de la báscula actual para camiones por otra de 60 T.

Como obras complementarias se realizará la pavimentación de los nuevos accesos y explanadas, la ampliación y mejora del alumbrado público y la construcción de los cerramientos precisos.

Al final de esta segunda fase, el Puerto quedará capacitado para mover al año, entre 500.000 y 600.000 T. de graneles y unas 100.000 T. de mercancía general, haciendo también operativa /

una flota pesquera con embarcaciones de hasta 100 T.R.B.

El desarrollo industrial de Aguilas y Lorca, en los próximos cinco años, permitirá conocer si es conveniente dotar al -/ Puerto, en una tercera fase, de los medios auxiliares de carga y/ descarga que aceleren los movimientos de mercancías y permitan el empleo de buques no excesivamente especializados.

## CABO DE PALOS

En el Puerto de Cabo de Palos que es fundamentalmente de portivo y que acoge una pequeña flota pesquera, se iniciaron en -/ una primera fase las obras de terminación de todo el complejo portuario, dando los servicios precisos a ambos tipos de tráfico.

Se instalaron, para ello, los pantalanés para atraque de embarcaciones deportivas, llevando al máximo de aprovechamiento de la dársena.

Se construyeron también casetas para útiles de pesca se completó el varadero para embarcaciones de hasta 10 T.R.B. y se -/ construyó un edificio para diversos servicios.

Como obras complementarias se mejoraron los accesos por mar y por tierra y los suministros de energía y agua potable, así/ como el alumbrado público.

Se proyectó también la construcción de un local provisio-  
nal para la descarga de la pesca.

Al final de esta primera fase, el Puerto está perfecta-  
mente capacitado para acoger 175 embarcaciones deportivas y a la /  
pequeña flota pesquera que ya existía.

Como ampliación de las citadas instalaciones portuarias, se estudia la conveniencia de construir dos nuevos diques exteriores que permitan la creación de aguas abrigadas para que puedan -/ operar y tener base en el Puerto embarcaciones pesqueras de mayor/ porte y deportivas de mayor eslora. Estas ampliaciones se harán, / siguiendo las directrices y diseños de los Estudios encargados por la Dirección a órganos de demostrada competencia en la materia.

En dicha ampliación, además de los muelles y dragados co-  
rrespondientes, se prevén también los servicios de varadero para /  
aquellas y de Nave para descarga de pesca.

Al final de esta segunda fase, el Puerto quedaría apto / para embarcaciones de pesca de hasta 100 T.R.B. y para unas 350 em-  
barcaciones deportivas.

## MAZARRON

En el Puerto de Mazarrón que, aunque es fundamentalmente pesquero, acoge un número considerable de embarcaciones menores de portivas, se iniciaron en una primera fase las obras de terminación de la zona que atiende a aquél tráfico, al que era conveniente dotar de más líneas de atraque y de mayor protección.

El primer objetivo se consiguió mediante la prolongación del muelle adosado al dique de abrigo, en tanto que para alcanzar el segundo, y para contener también el aterramiento que en el Puerto se había iniciado por desplazamiento de las arenas de la Playa inmediata, se construyó un primer tramo de dique de escollera que saliendo de tierra se orienta normalmente al dique de abrigo.

Se construyeron también casetas para útiles de pesca y / se levantó una Nave para descarga de los productos de la misma. Simultáneamente se montó una nueva estación de transformación para dar energía eléctrica a los servicios instalados y a los previstos.

Como obras complementarias se mejoró el alumbrado público y se hicieron pequeñas pavimentaciones.

Como segunda fase de este plan de mejora de la zona pesquera se prevé la prolongación del citado dique de escollera y la ejecución completa de la dársena deportiva.

Se proyecta, también, la construcción de un varadero para embarcaciones de hasta 100 T.R.B.

Como complemento de tales obras, se prevé asimismo la pavimentación de los nuevos accesos y explanadas, la ampliación del alumbrado público, la construcción de los cerramientos precisos y de un edificio para diversos servicios.

Al final de esta segunda fase, el Puerto estará perfectamente acondicionado para recibir una flota pesquera con embarcaciones de 100 T.R.B. y amparar unas 300 embarcaciones deportivas.



## SAN PEDRO DEL PINATAR

En el Puerto de San Pedro del Pinatar, en el que por las / obras de infraestructura de que disponía se desarrollaba un bajo movimiento comercial, se acometen en una primera fase la ejecución de / las obras que completen aquella y permitan atender a las necesidades de la flota pesquera y deportiva, como objetivos más inmediatos y -/ convenientes.

Con la construcción del contradique se empieza a abrigar / el agua que requieren tales objetivos, a la vez que se cortan el ate rramiento del Puerto, la invasión de algas muertas que el mar arroja a las orillas de la costa y la regresión de llamada Playa de la Ba-- rraca Quemada, al Sur de aquel. Se protegió también la zona situada / al Norte del dique de abrigo.

Como obras complementarias, se mejoraron las condiciones / de amarre en el muelle comercial y se inició el cerramiento de la zo- na comercial.

Como segunda fase de este plan de actuación, se prevé el / dragado de la zona comprendida entre ambos diques.

Se proyectó, asimismo, la construcción de una Nave para la descarga de pesca.

Como obras complementarias se prevé también la pavimenta-- ción de los nuevos accesos y explanadas, la ampliación del alumbrado público, la distribución de energía eléctrica y suministro de agua / potable y la terminación de los cerramientos precisos.

Al final de esta segunda Fase, el Puerto podrá acoger una / flota pesquera con embarcaciones de 100 T.R.B. y dedicar también a / tráfico comercial el muelle que actualmente se dedica al tráfico pes- quero.

Si las condiciones de la demanda lo aconsejan, se procede- rá con posterioridad a la construcción de una dársena deportiva y de un varadero para embarcaciones de hasta 100 T.R.B. y a la ampliación de la zona comercial.

## LO PAGAN

Partiendo de que en esta zona existía una flota considerable de embarcaciones pesquera y de recreo, que fondeaban en aguas inmediatas a la orilla por no desplazarse al Puerto exterior de San Pedro del Pinatar, al que pertenecía aquella, se iniciaron en una primera fase las obras básicas de infraestructura y a la prestación de los primeros servicios.

Se construyó, en efecto, un muelle de ribera de suficiente longitud para dar atraque a la flota pesquera existente y un varadero para embarcaciones de hasta 10 T.R.B.

Se pavimentaron, como obras complementarias, la zona del varadero y la inmediata al cantil del muelle.

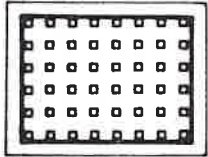
Como segunda fase de este plan de creación de unas nuevas instalaciones portuarias, se prevé la ejecución del dique de abrigo, si los estudios de impacto ambiental dinámica del litoral y otros, no desaconsejasen la misma, el dragado de la zona comprendida entre el mismo y los muelles ya existentes y la construcción de una Nave para descarga de pesca.

Como obras complementarias, se prevé también la pavimentación del resto de las explanadas, las acometidas generales de energía eléctrica y agua potable, y distribución de ambas, la construcción de los cerramientos necesarios y de un edificio para diversos servicios portuarios.

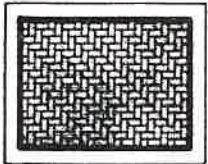
Al finalizar esta segunda fase, el Puerto podrá acoger a las flotas pesquera y deportiva actualmente existente, cuyos crecimientos, por las especiales características del Mar Menor y la necesaria protección de su dinámica ecológica, se encontrarán limitados por normas y disposiciones de obligado cumplimiento.

Esquemas de la Ordenación Propuesta.

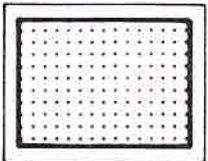
# LEYENDA



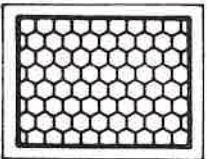
ZONA DE EQUIPAMIENTO



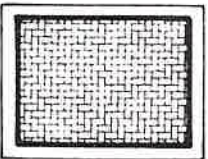
ZONA COMERCIAL



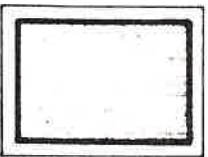
ZONA PESQUERA



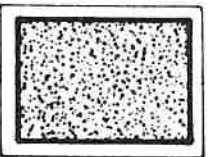
ZONA DEPORTIVA



ZONA PEATONAL



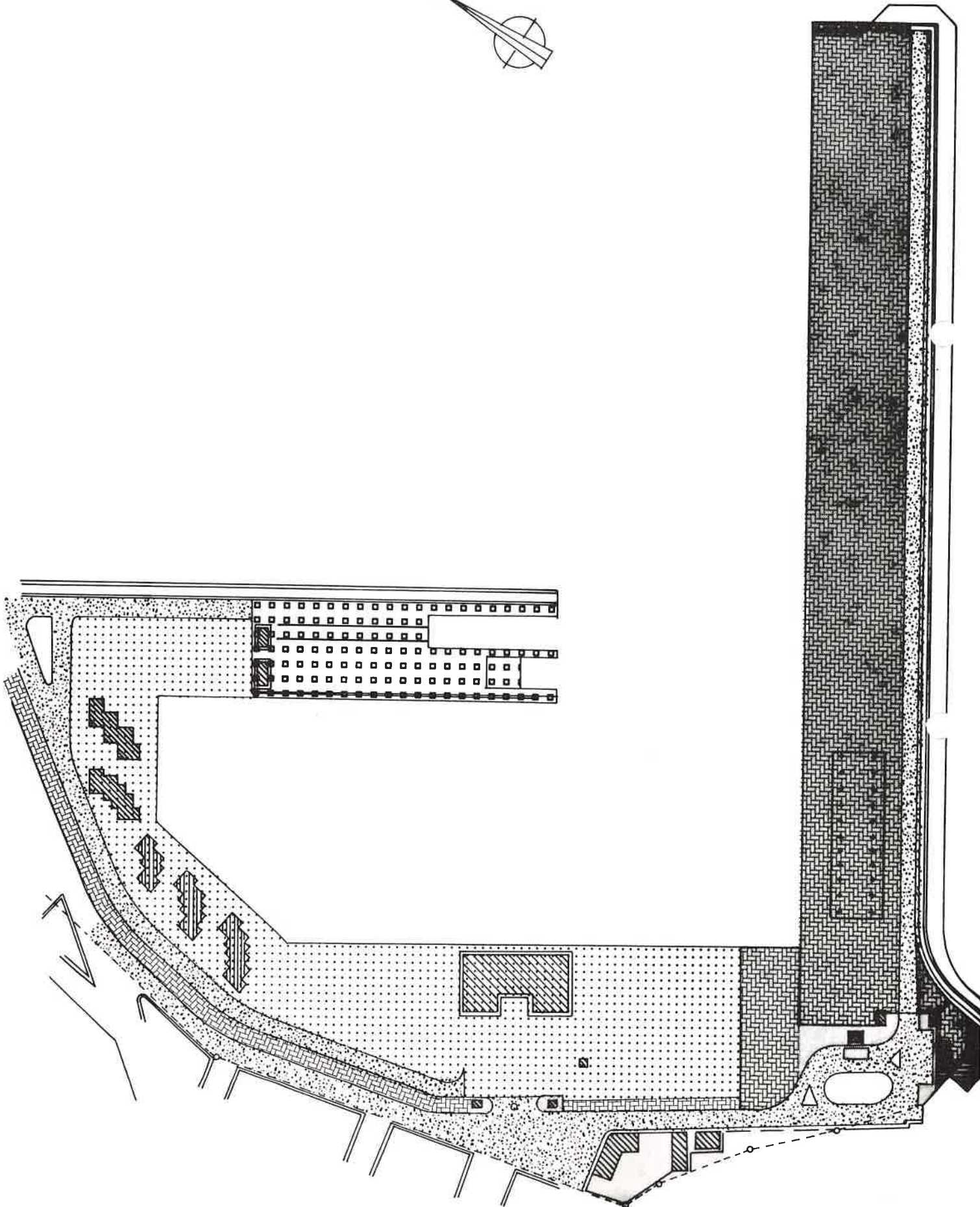
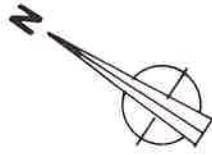
ZONA DE ADMINISTRACION  
Y SERVICIOS GENERALES



VIAS DE ACCESO

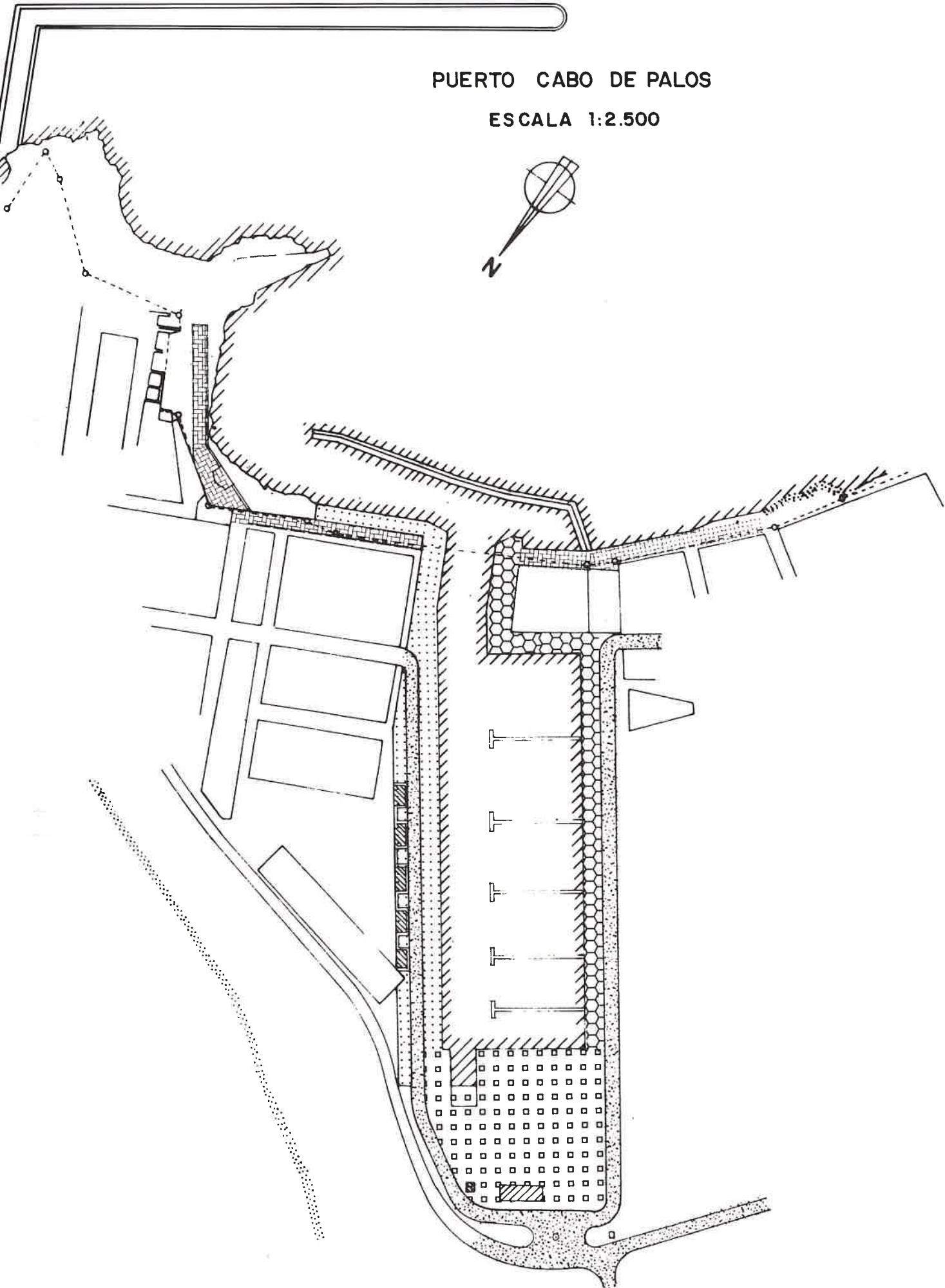
# PUERTO DE AGUILAS

ESCALA 1:2.000

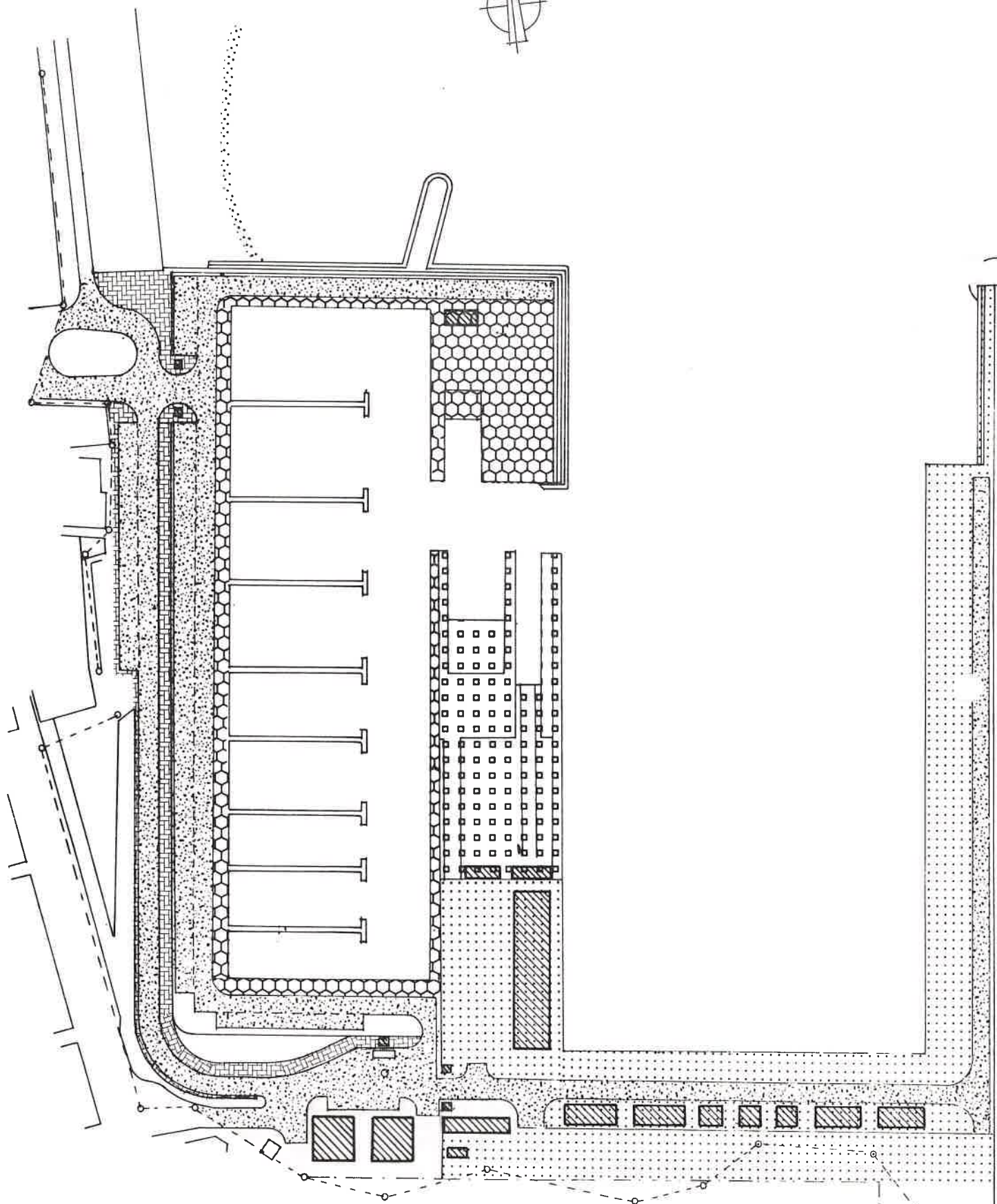


PUERTO CABO DE PALOS

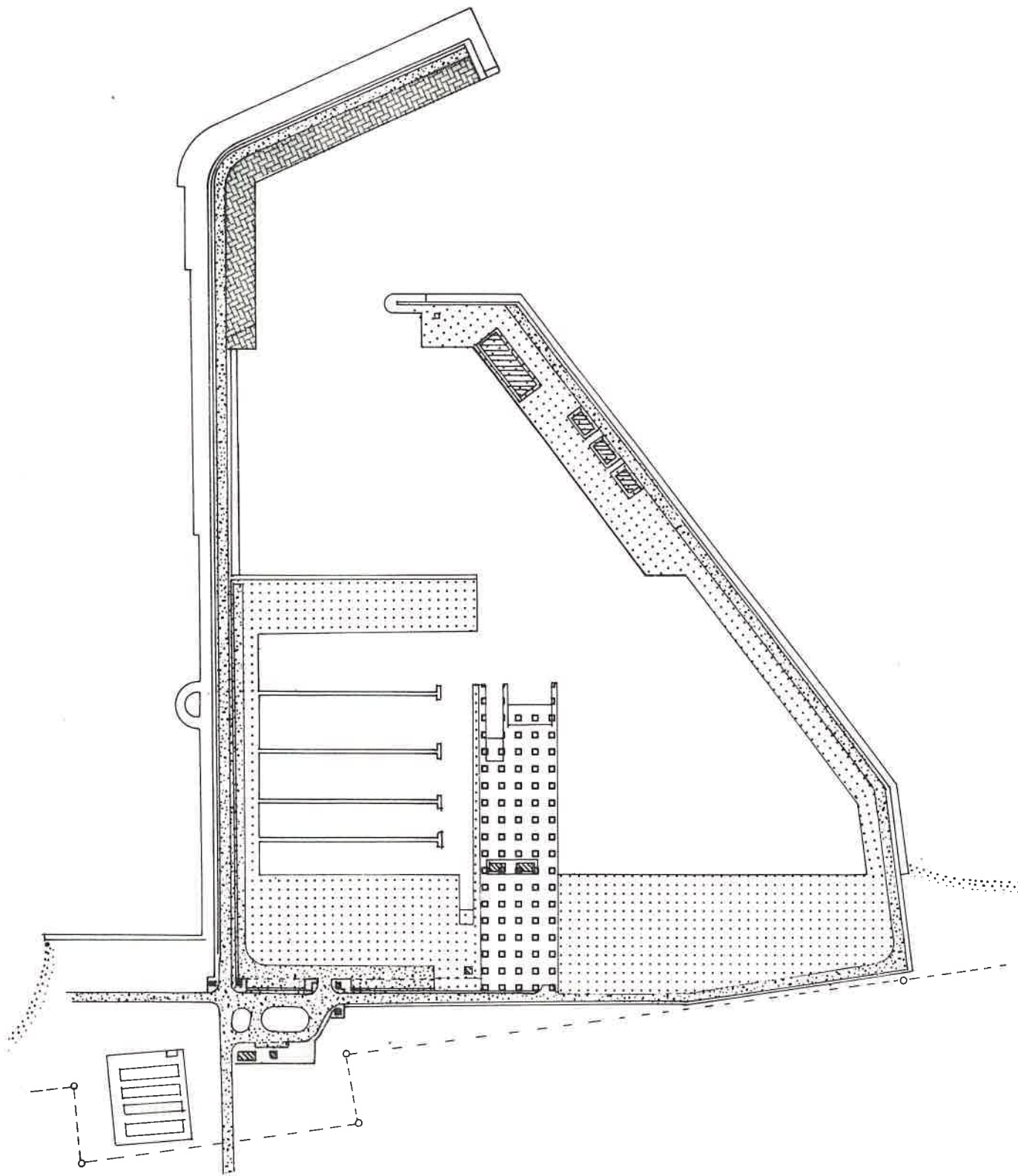
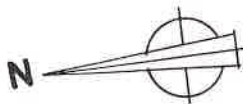
ESCALA 1:2.500



PUERTO DE MAZARRON  
ESCALA 1:2.000



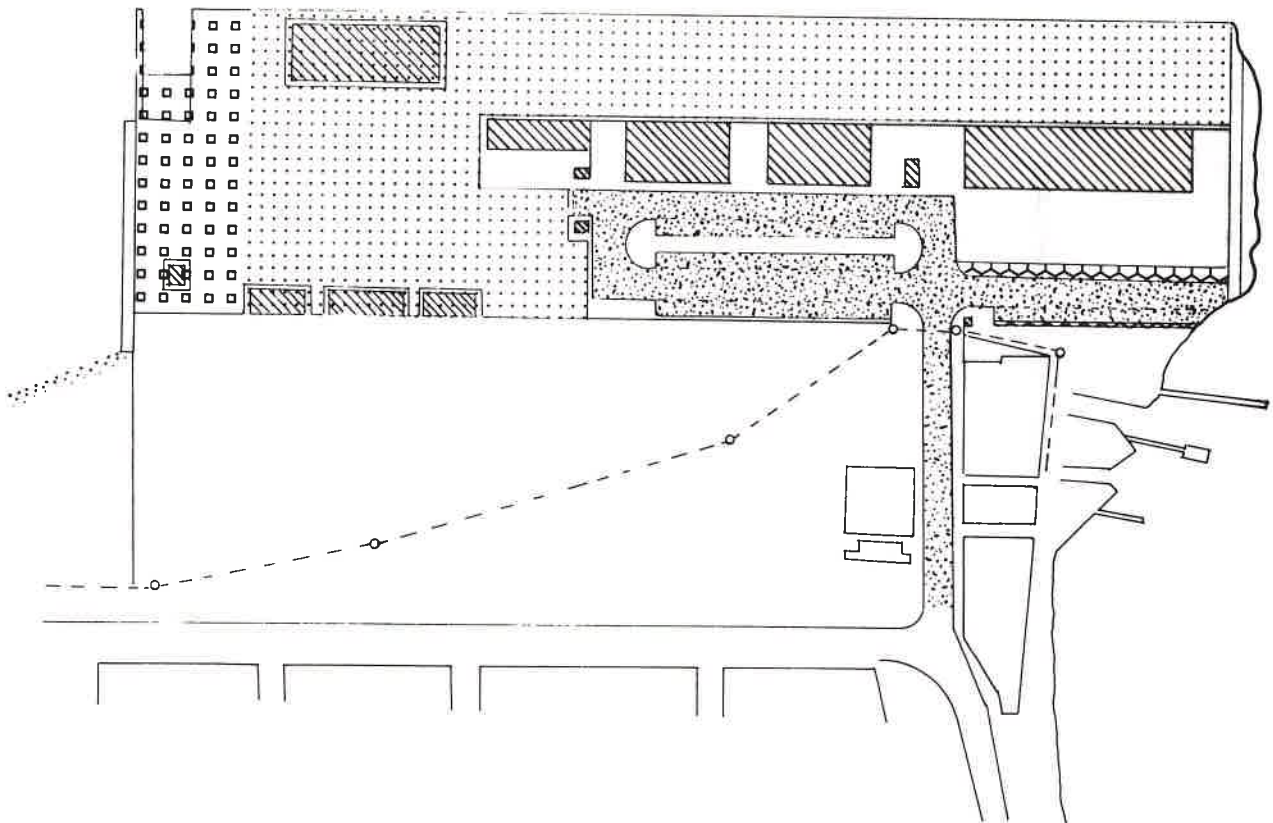
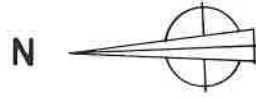
PUERTO DE SAN PEDRO DEL PINATAR  
ESCALA 1:4.000





# PUERTO DE LO PAGAN

ESCALA 1:2.000



2.3. 1ª Fase del Plan. Años 1.984-1.987. Relación valorada  
de actuaciones

## PUERTO DE AGUILAS

<u>Zona Comercial</u>	<u>M. Ptas.</u>
. Prolongación del dique y muelle comercial.	187'2
. Pavimentación zona central del muelle comercial.	13'1
. Reposición de cantil y bolardos.	7'9
. Instalación de separadores para grandes buques en el muelle comercial.	2'6
. Pintado de la estructura metálica del tinglado.	0'5
. Respiraderos muelle comercial.	1'8
. Habilitación de la prolongación del muelle comercial.	2'0
. Dragado general.	12'0
	<hr/>
	227'1
<u>Zona Pesquera</u>	
. Dique de escollera en dársena pesquera.	21'9
. Muelle pesquero.	49'5
. Casetas para útiles de pesca. Grupo I.	16'4
. Alumbrado zona pesquera.	4'0
	<hr/>
	91'8
<u>Administración y Servicios Generales</u>	
. Rehabilitación del edificio del Servicio.	5'4
. Ampliación potencia del transformador.	1'7
. Mejora de aparcamientos frente al transformador.	0'3
	<hr/>
	7'4
<u>Equipamiento</u>	
. Equipamiento general del Puerto.	7'2
. Varadero.	35'0
. Pórtico elevador en varadero.	35'0
	<hr/>
	77'2

<u>Accesos Terrestres al Puerto</u>	<u>M. Ptas.</u>
. Refuerzo del firme del Paseo de Parra.	9'8
. Refuerzo del muro del paseo de acceso al Puerto.	2'4
. Refuerzo de la carretera de acceso, desde la es- cala real al transformador.	3'0
. Reparación muro de protección acceso al muelle.	0'4
. Adecuación de accesos al puerto.	10'0
	<hr/>
	25'6
	<u>429'1</u>

### PUERTO DE CABO DE PALOS

#### Abrigo y Accesos Marítimos

. Dragado entrada dársena exterior.	1'8
. Protección varias zonas.	4'5
. Estudio y ensayo del puerto.	10'0
	<hr/>
	16'3

#### Zona Pesquera

. Casetas para útiles de pesca.	8'4
. Pavimentación zona de casetas.	1'2
. Local para descarga de pesca.	2'1
	<hr/>
	11'7

#### Zona Deportiva

. Prolongación de pantalanes.	8'7
. Ampliación del varadero.	3'3
. Instalación de cuerpos muertos y cadena madre.	3'0
. Pavimentación zona norte.	1'6
. Instalación de red de distribución de agua y ener- gía.	8'6
	<hr/>
	25'2

<u>Administración y Servicios Generales</u>	<u>M. Ptas.</u>
. Edificio de servicios diversos.	13'0
. Acceso peatonal zona sur del Puerto.	5'0
. Alumbrado acceso peatonal.	1'5
	<hr/>
	19'5

#### Equipamiento

. Equipamiento General del Puerto.	20'0
	<hr/>
	<b>92'7</b>

### PUERTO DE MAZARRON

#### Zona Pesquera

. Prolongación muelle adosado al dique.	39'5
. Muelle para Lonja de comercialización del pescado.	11'0
. Lonja para comercialización del pescado.	31'4
. Casetas para útiles de pesca. Grupo I.	10'0
. Casetas para útiles de pesca. Grupo II.	3'8
. Casetas para útiles de pesca. Grupo III.	8'0
. Habilitación acceso a Lonja.	11'0
. Pavimentación muelle pesquero.	0'9
. Pavimentación zona de casetas.	0'8
. Reposición bloques manto exterior dique.	4'9
. Habilitación muelle pesquero.	1'0
	<hr/>
	122'3

#### Zona Deportiva

. Prolongación dique Norte.	5'0
-----------------------------	-----

#### Administración y Servicios Generales

. Nueva acometida eléctrica.	9'6
------------------------------	-----

<u>Equipamiento</u>	<u>M. Ptas.</u>
. Equipamiento general del Puerto.	19'6
. Construcción varadero. 1ª Fase.	15'0
	<hr/> 34'6
	<u>171'5</u>

### PUERTO DE SAN PEDRO DEL PINATAR

#### Zona Comercial

. Protección parte norte, zona de servicios.	8'4
. Sustitución de bolardos en el muelle comercial.	5'9
. Acometida eléctrica al puerto.	2'1
. Cerramiento del Puerto.	6'1
. Instalación red de agua en zona comercial.	1'9
	<hr/> 24'4

#### Zona Pesquera

. Muelle pesquero.	28'4
. Prolongación muelle pesquero.	24'8
. Dragado dársena pesquera. 1ª Fase.	40'0
. Lonja para comercialización del pescado.	25'0
. Acometida general eléctrica al muelle pesquero y distribución.	13'0
. Instalación de agua zona pesquera.	2'0
	<hr/> 133'2

#### Equipamiento

. Equipamiento general del puerto.	8'4
. Transformador.	10'0
	<hr/> 18'4
	<u>176'0</u>

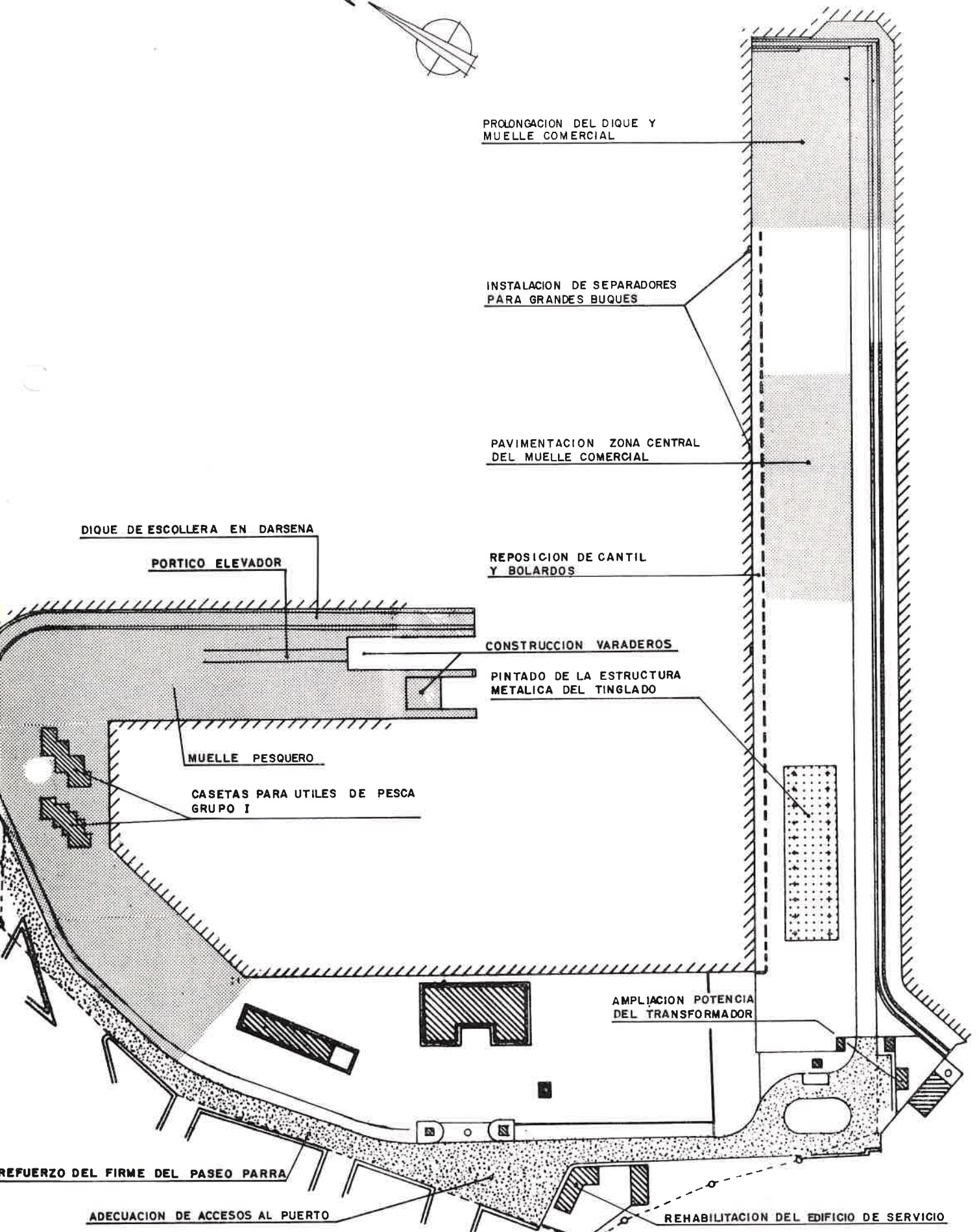
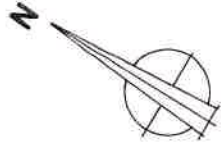
## DARSENA DE LO PAGAN

<u>Zona Pesquera</u>	<u>M. Ptas.</u>
. Muelle de ribera.	22'0
. Lonja para comercialización del pescado.	15'0
. Pavimentación zona pesquera.	10'9
	<hr/>
	47'9
<u>Zona Deportiva</u>	
. Estudio del puerto.	5'0
<u>Equipamiento</u>	
. Equipamiento general del puerto.	4'1
. Varadero.	13'0
. Habilidad de Varadero.	5'3
. Transformador.	6'4
	<hr/>
	28'8
	<hr/>
	<u>81'7</u>

Esquemas de Actuaciones. 1ª Fase del Plan. Años 1.984-1.987

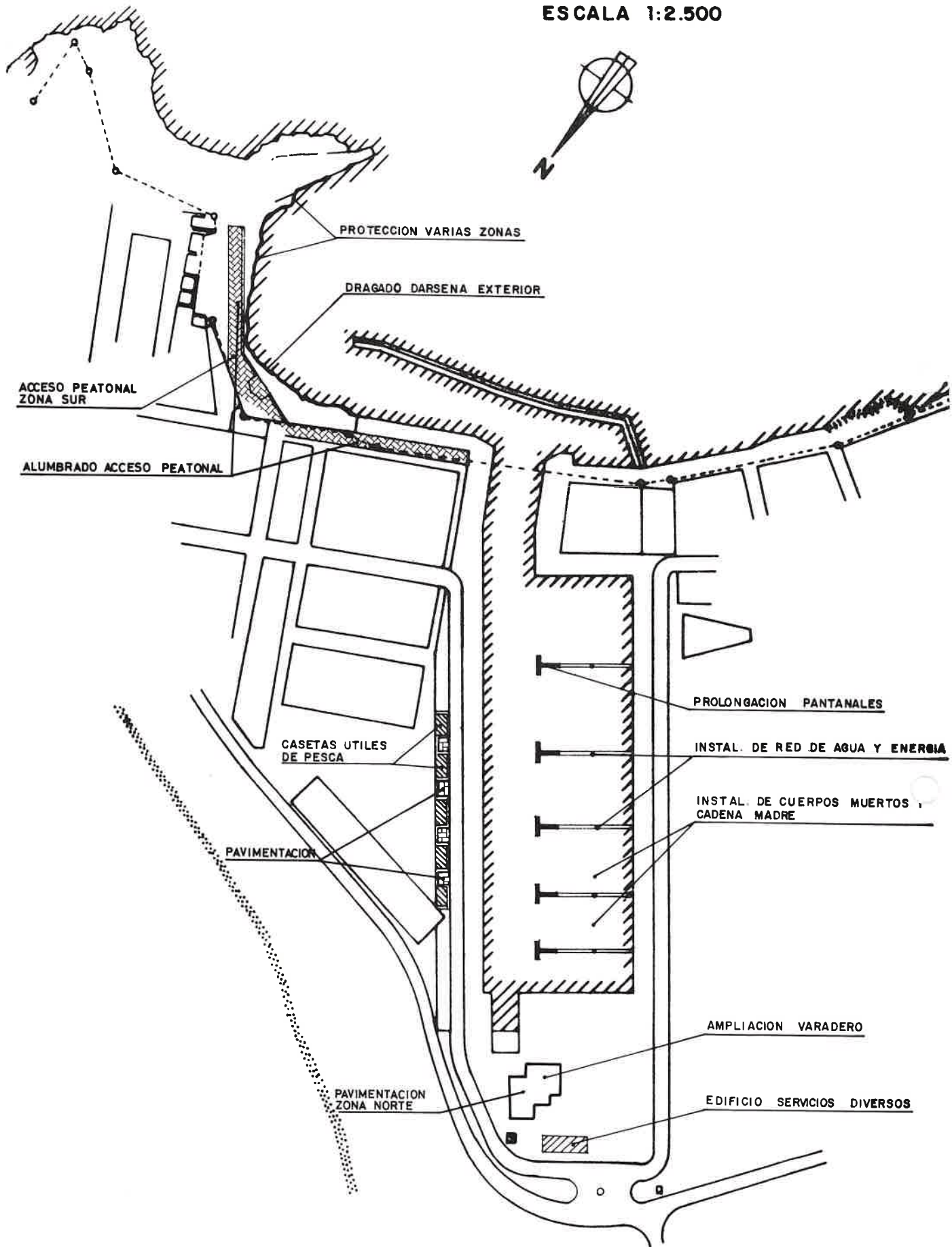


PUERTO DE AGUILAS  
ESCALA 1:2.000

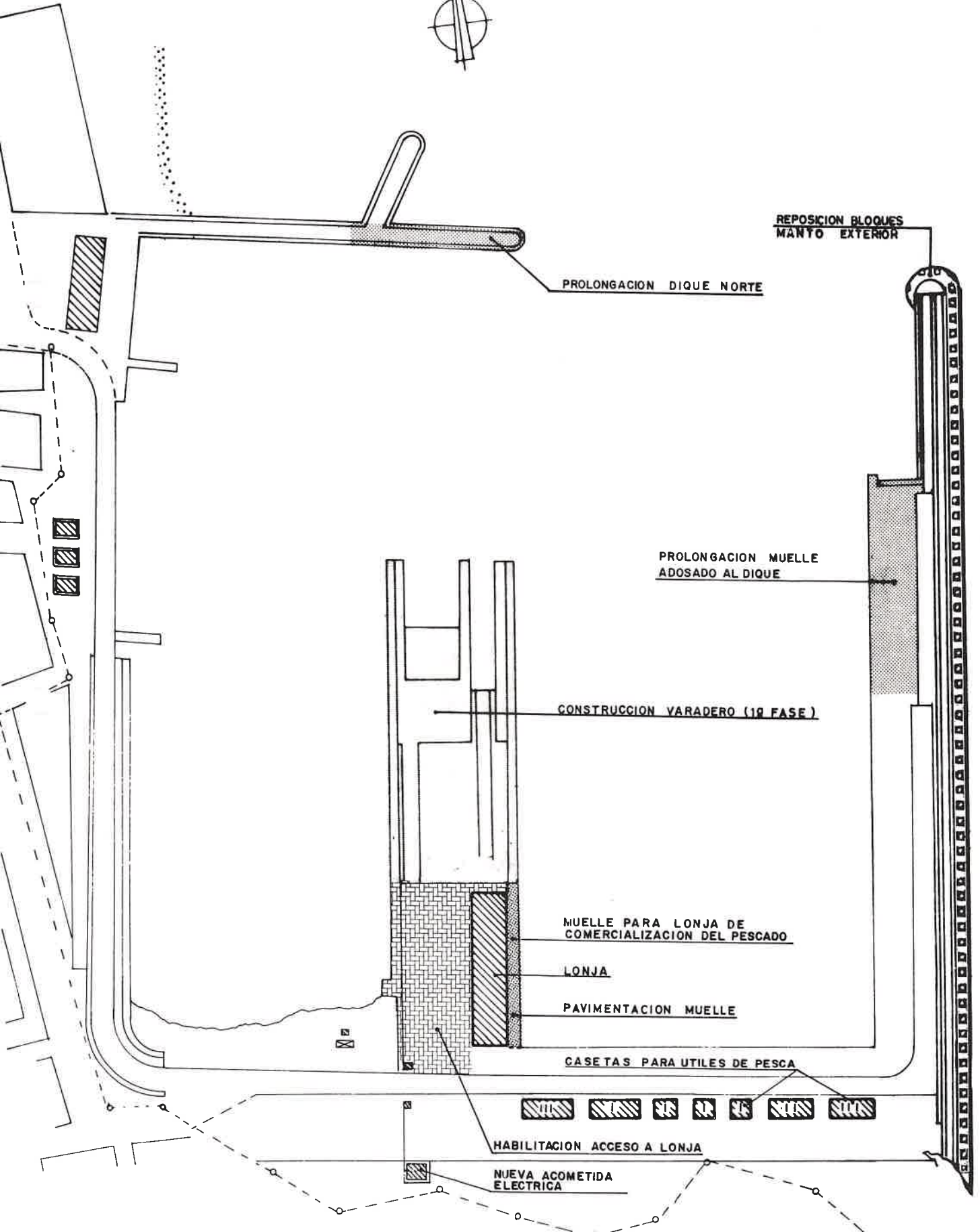


# PUERTO CABO DE PALOS

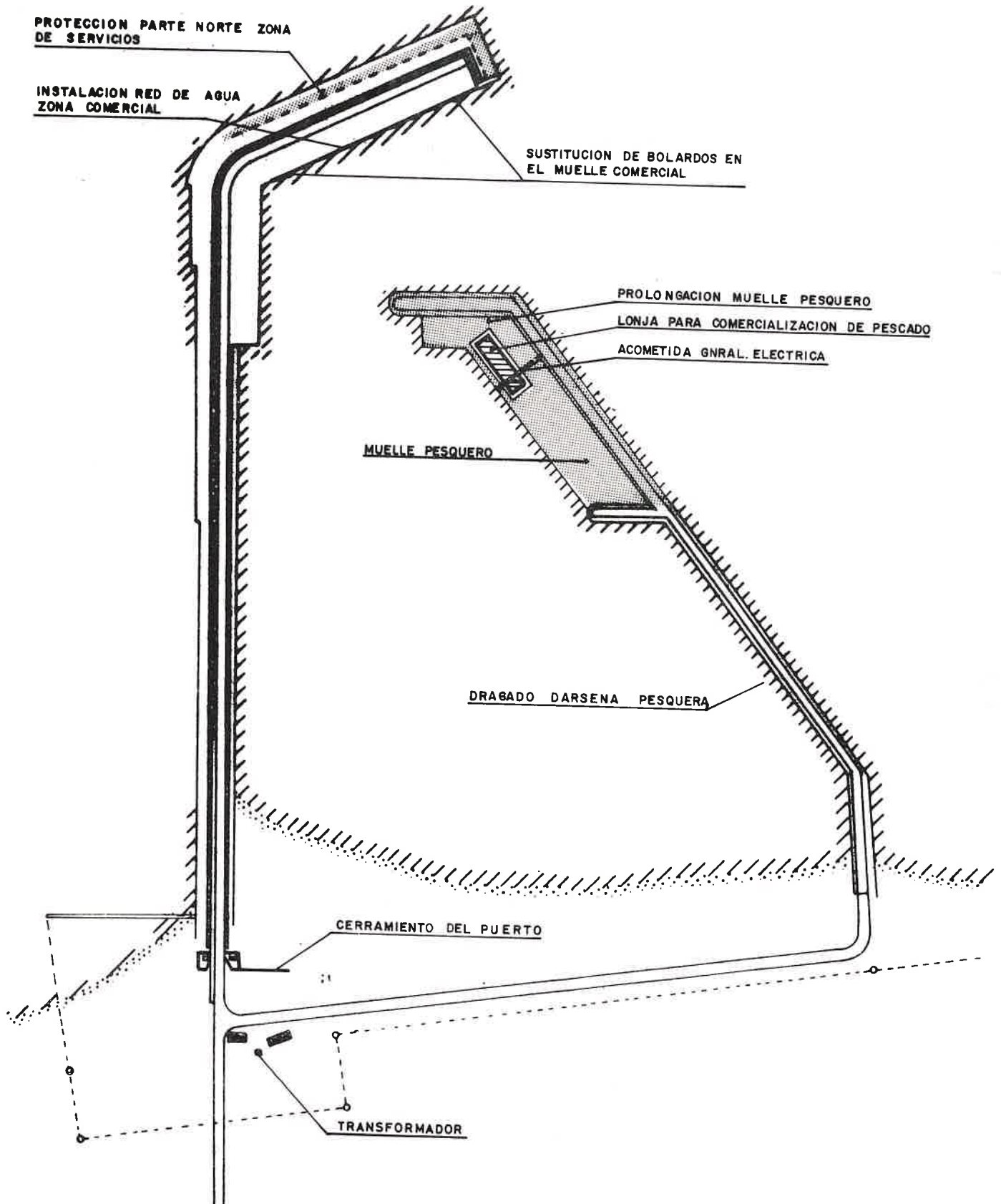
ESCALA 1:2.500



PUERTO DE MAZARRON  
ESCALA 1:2.000

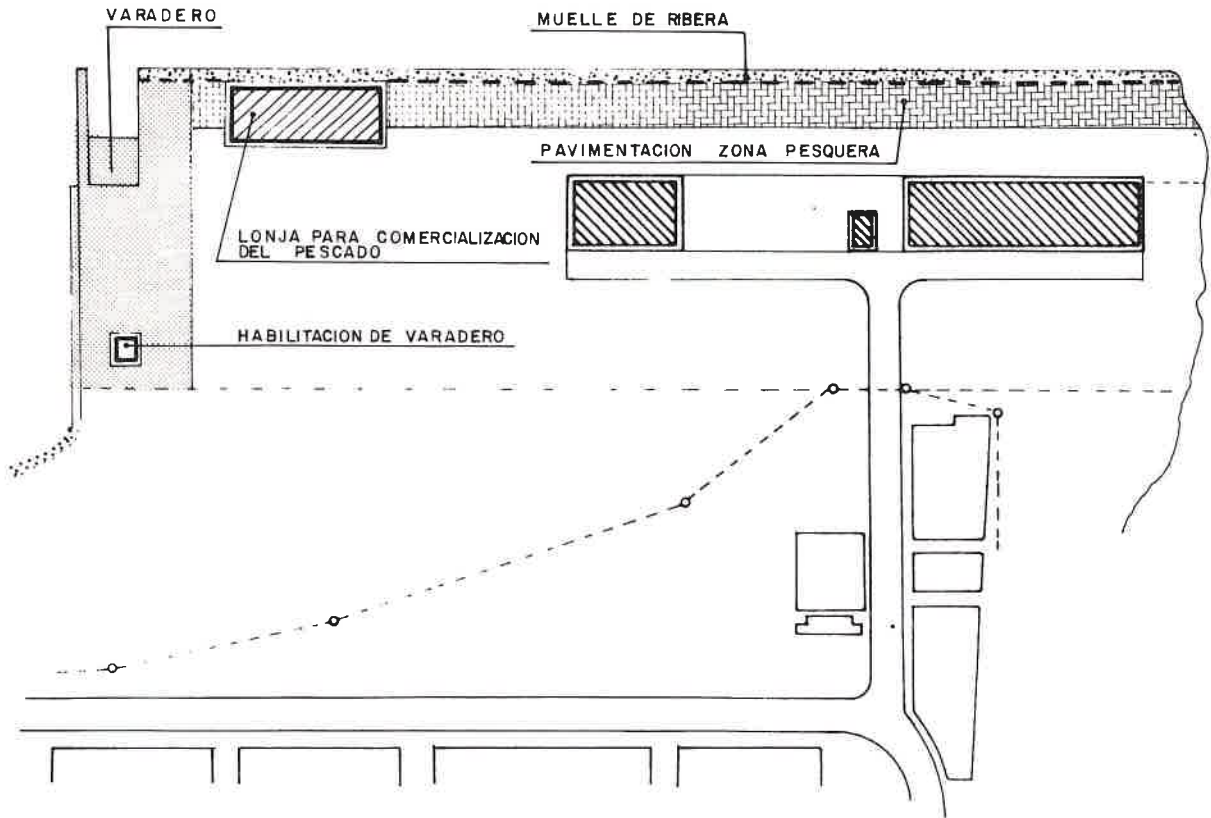
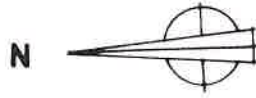


PUERTO DE SAN PEDRO DEL PINATAR  
ESCALA 1: 4.000



# PUERTO DE LO PAGAN

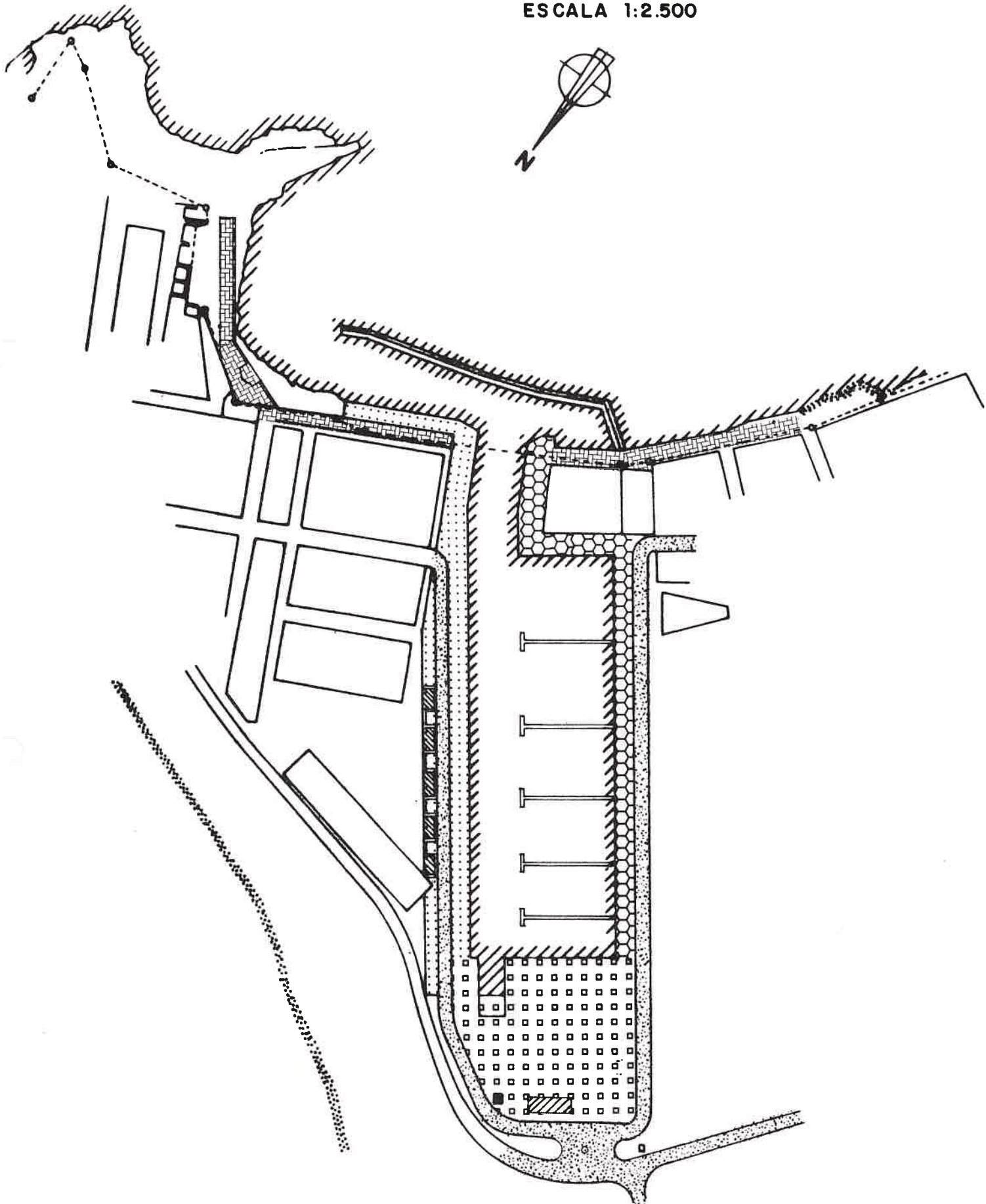
ESCALA 1:2.000



Esquemas de Situación de los Puertos a 1-1-88.

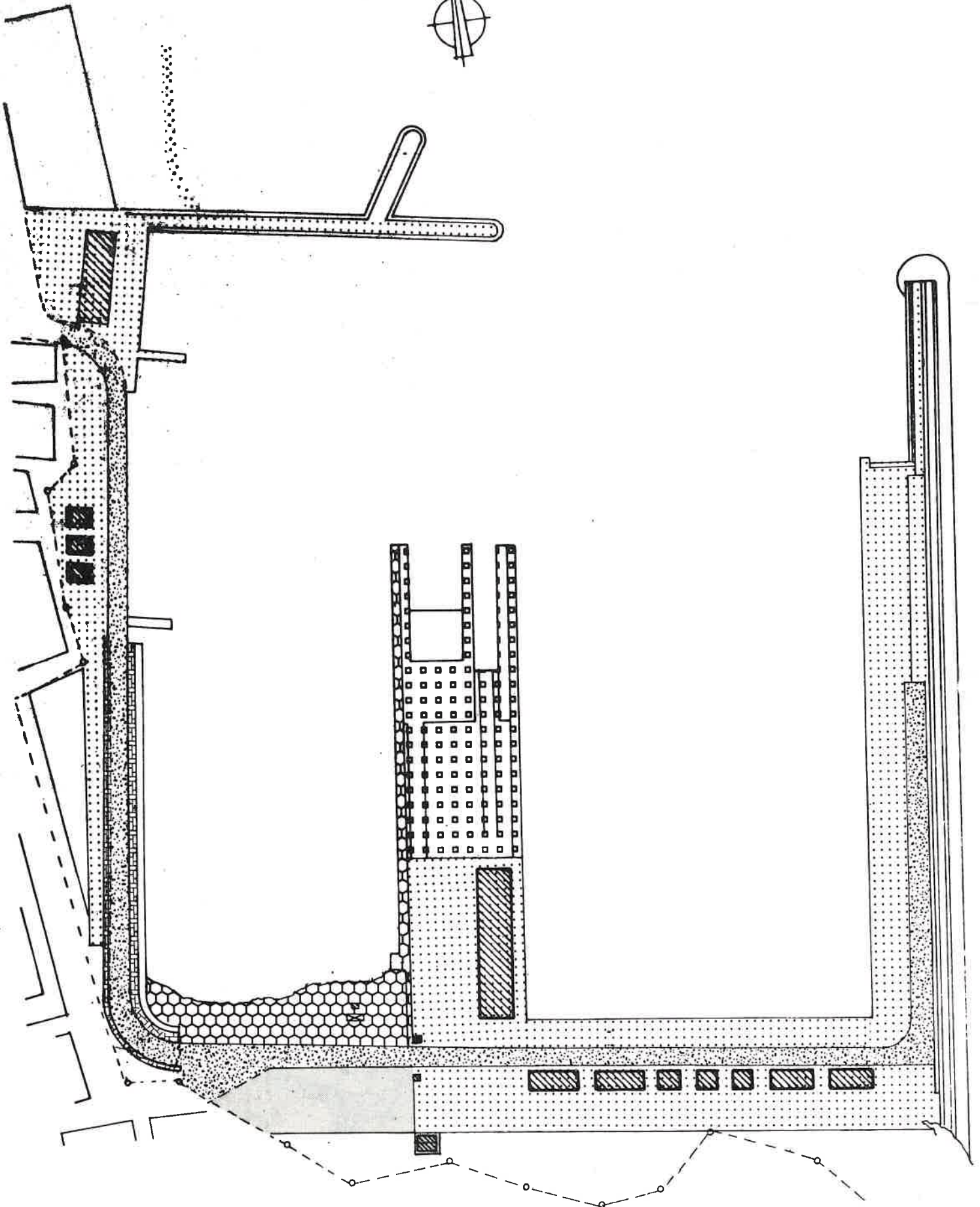
PUERTO CABO DE PALOS

ESCALA 1:2.500



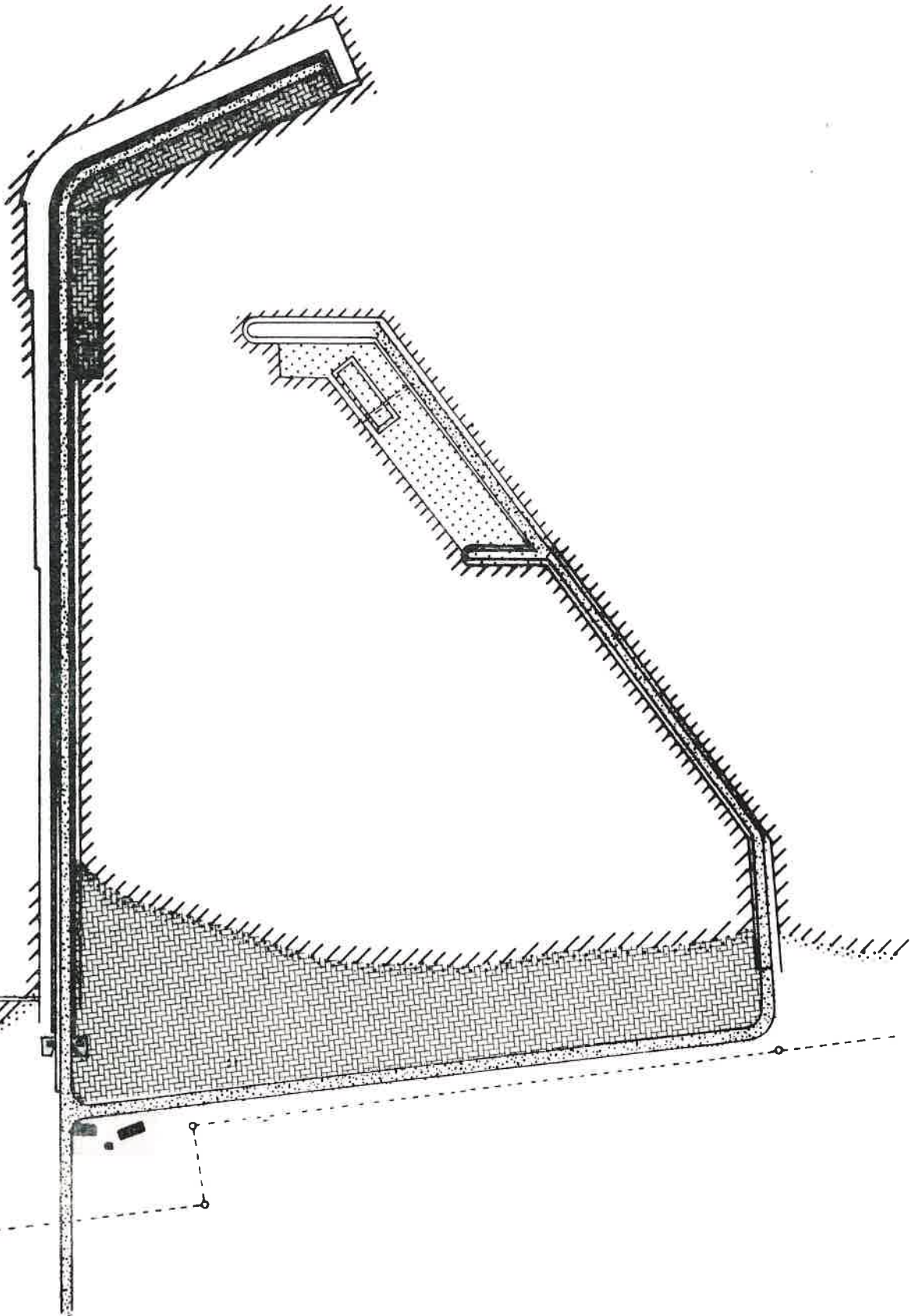
# PUERTO DE MAZARRON

ESCALA 1:2.000



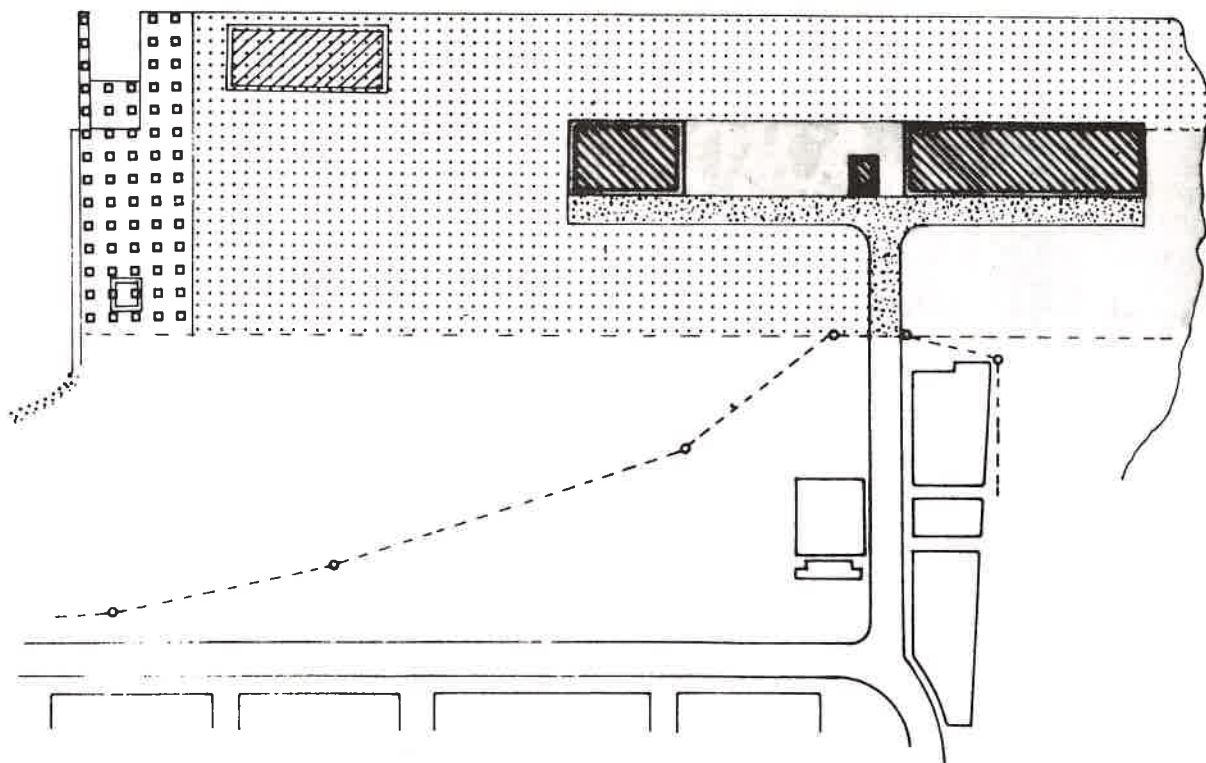
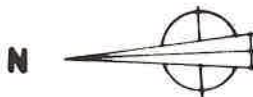


PUERTO DE SAN PEDRO DEL PINATAR  
ESCALA 1: 4.000



# PUERTO DE LO PAGAN

ESCALA 1:2.000



2.4. 2ª Fase del Plan. Años 1.988-1.991. Relación Valorada de Actuaciones.

**PUERTO DE AGUILAS**

<u>Zona Comercial</u>	<u>M Ptas.</u>
Pavimentación zona Sur muelle comercial.	10'0
Pavimentación zona Norte muelle comercial.	15'0
Pavimentación zona central muelle comercial.	9'0
	<hr/>
	34'0
<u>Zona Pesquera</u>	
Cerramiento zona pesquera.	13'0
Pavimentación zona norte muelle pesquero.	10'0
Casetas para útiles de pesca (Grupo II).	17'0
Casetas para útiles de pesca (Grupo III).	10'0
	<hr/>
	50'0
<u>Equipamiento</u>	
Pavimentación varaderos.	15'0
Cerramiento varaderos.	5'0
Renovación de báscula.	3'0
	<hr/>
	23'0
	<b><u>107'0</u></b>

**PUERTO DE CABO DE PALOS**

<u>Zona Pesquera</u>	
Dique de Levante (1ª Fase).	120
	<hr/>
	120
<u>Equipamiento</u>	
Equipamiento general del Puerto.	7'0
	<hr/>
	7'0
	<b><u>127'0</u></b>

## PUERTO DE MAZARRON

<u>Zona Deportiva</u>	<u>M Ptas.</u>
Prolongación dique de cierre de dársena deportiva.	7'0
Muelles dársena deportiva.	70'0
Dragado dársena deportiva.	15'0
Pantalanes dársena deportiva.	30'0
Pavimentación zona deportiva.	20'0
Instalación redes de agua y energía zona deportiva.	7'0
Cerramiento zona deportiva.	7'0
Varadero deportivo (maquinaria).	10'0
Pavimentación varadero deportivo.	5'0
	<hr/>
	171'0
 <u>Administración y Servicios Generales</u>	
Edificio servicios diversos.	15'0
	<hr/>
	15'0
 <u>Equipamiento</u>	
Varadero (2ª Fase).	20'0
Varadero (Pórtico elevador).	35'0
Pavimentación varadero.	10'0
Cerramiento varadero.	3'0
	<hr/>
	68'0
 <u>Accesos Terrestres</u>	
Reparación carretera interior.	3'0
Adecuación accesos al Puerto.	20'0
	<hr/>
	23'0
	<hr/>
	<u>277'0</u>

## PUERTO DE SAN PEDRO DEL PINATAR

<u>Zona Pesquera</u>	<u>M Ptas.</u>
Dragado de dársena pesquera (2ª Fase).	57'0
Casetas útiles de pesca (Grupo I).	18'0
Casetas útiles de pesca (Grupo II).	15'0
Prolongación zona poniente muelle pesquero.	20'0
Pavimentación zona pesquera.	20'0
Cerramiento zona pesquera.	20'0
Cerramiento perimetral.	10'0
Muelle pesquero embarcaciones auxiliares.	10'0
	<hr/>
	170'0
<u>Zona Deportiva</u>	
Dragado dársena deportiva.	25'0
Muelles dársena deportiva.	40'0
Pantalanes dársena deportiva.	20'0
Pavimentación zona deportiva.	20'0
Instalación agua y energía eléctrica zona deportiva.	8'0
Varadero deportivo (maquinaria).	15'0
Habilitación y pavimentación varadero deportivo.	5'0
	<hr/>
	133'0
<u>Equipamiento</u>	
Equipamiento general del puerto.	7'0
Varadero.	40'0
Varadero (Pórtico elevador).	35'0
Pavimentación varadero.	5'0
	<hr/>
	87'0
<u>Accesos Terrestres al Puerto</u>	
Ensanche y mejora carreteras acceso al Puerto.	20'0
Construcción acceso al muelle pesquero.	10'0
	<hr/>
	30'0
	<hr/>
	<b><u>420'0</u></b>

## DARSENA DE LO PAGAN

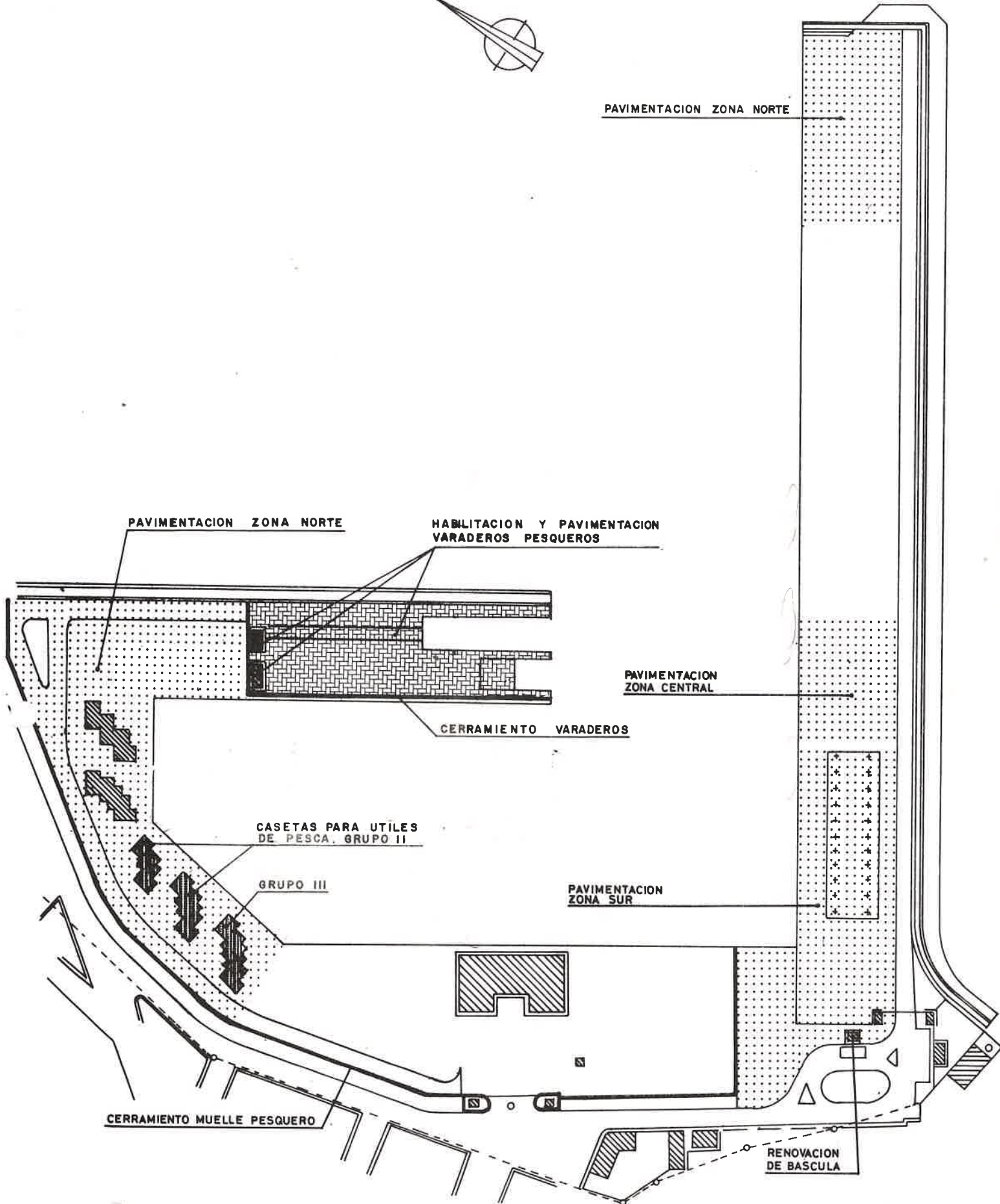
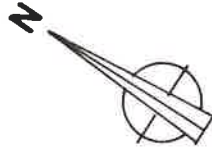
<u>Zona Pesquera</u>	<u>M Ptas.</u>
Cerramiento zona pesquera.	15'0
Cerramiento perimetral.	7'0
Instalación de agua y energía.	9'0
Casetas para útiles de pesca.	15'0
	<hr/>
	46'0
 <u>Administración y Servicios Generales</u>	
Edificio servicios diversos.	15'0
	<hr/>
	15'0
 <u>Equipamiento</u>	
Cerramiento del varadero.	8'0
	<hr/>
	8'0
	<hr/>
	<b><u>69'0</u></b>

Esquemas de Actuaciones. 2ª Fase del Plan. Años 1.988-1.991



# PUERTO DE AGUILAS

ESCALA 1:2.000



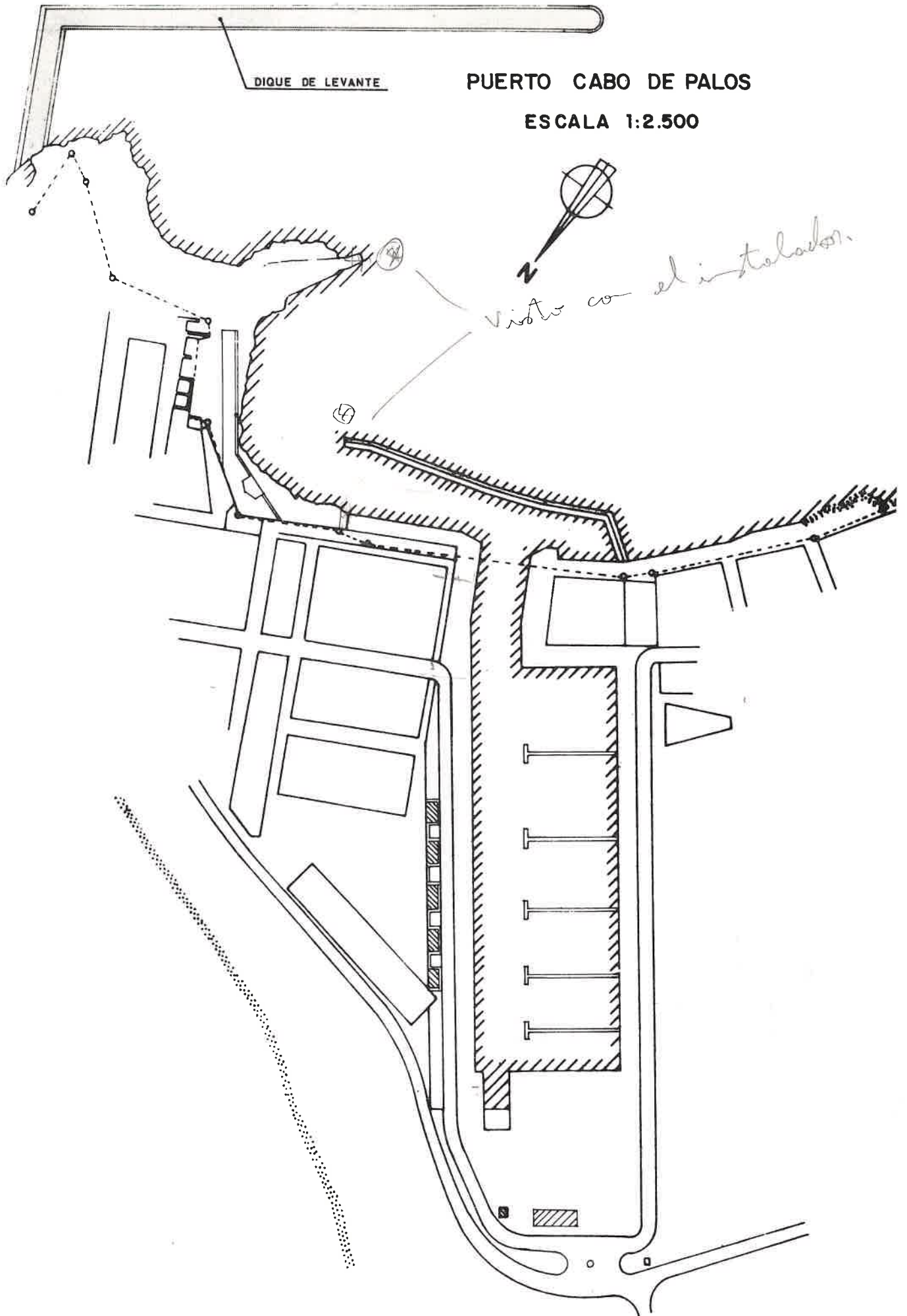
DIQUE DE LEVANTE

# PUERTO CABO DE PALOS

ESCALA 1:2.500

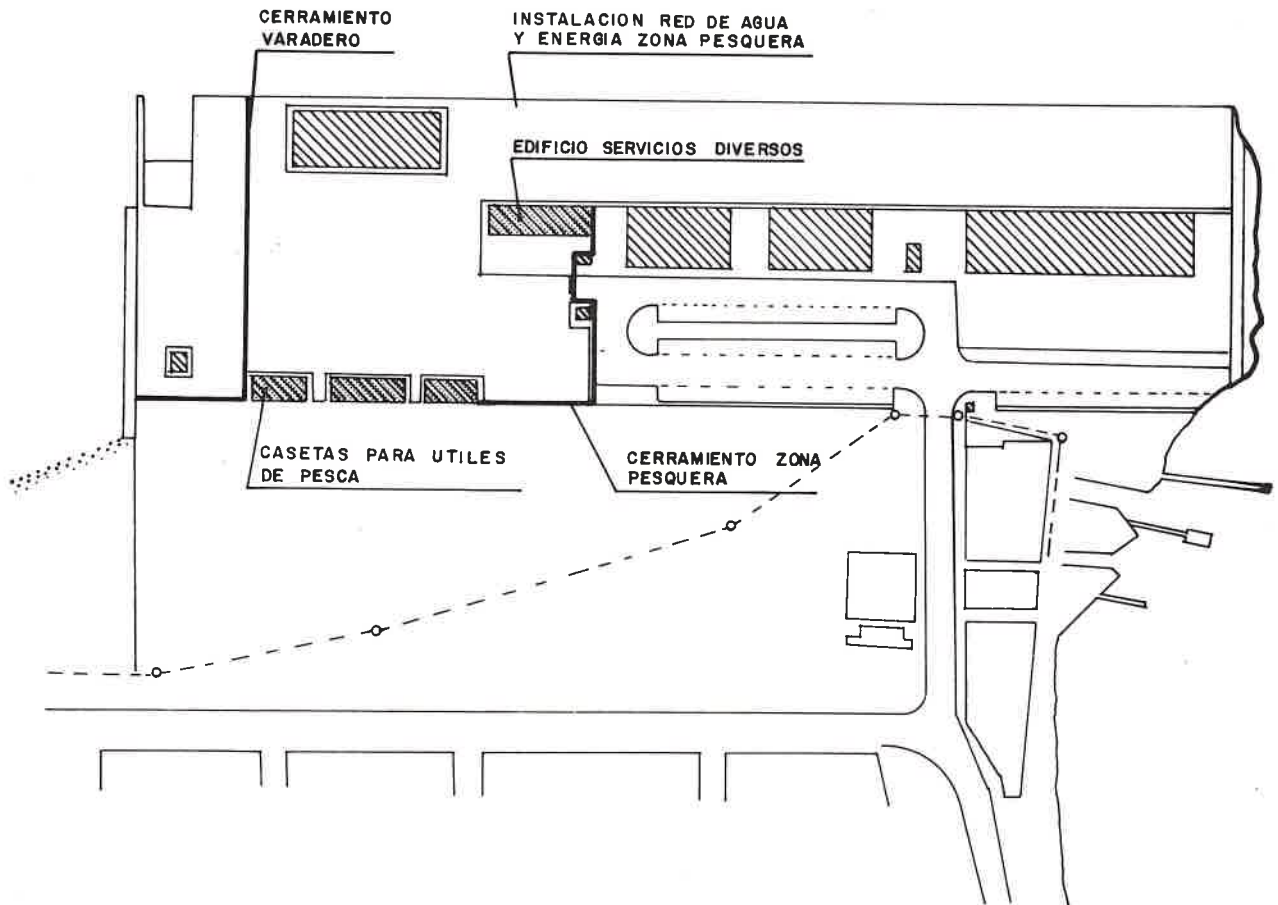
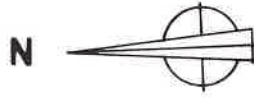


*Visto con el instalador.*



# PUERTO DE LO PAGAN

ESCALA 1:2.000



### 3.- FINANCIACION

### 3.1. Programa de Actuación

**PROGRAMA DE ACTUACIONES. PUERTO DE AGUILAS.**

TITULO DE LA OBRA	1ª Fase				2ª Fase			
	1.984	1.985	1.986	1.987	1.988	1.989	1.990	1.991
Refuerzo del firme -/ del Paseo de Parra.	■							
Dique de escollera en dársena pesquera.	■							
Pintado estructura me tálica del tinglado.	■							
Reposición del cantil y bolardos.	■							
Separadores para gran des buques en el mue lle comercial.	■							
Adecuación del edifi cio del Servicio del/ Puerto.	■							
Refuerzo del muro del Paseo del Puerto.	■							
Prolongación del di-- que y muelle comer--- cial.	■	■	■	■				
Muelle pesquero.	■	■	■	■				
Refuerzo carretera de acceso desde la esca la real al transforma dor.		■	■	■				
Avimentación zona -/ central muelle comer cial.			■	■				
Ampliación potencia / del transformador.			■	■				
Casetas útiles de pes ca G.I.			■	■				
Mejora de aparcamien tos.			■	■				
Muro de protección de acceso al muelle.			■	■				
Respiraderos muelle / comercial.			■	■				
Alumbrado zona pesque ra.				■				







PROGRAMA DE ACTUACIONES. PUERTO DE MAZARRON.

TITULO DE LA OBRA	1ª Fase				2ª Fase			
	1.984	1.985	1.986	1.987	1.988	1.989	1.990	1.991
Muelle para nave de / descarga de pesca.	█							
Prolongación muelle / adosado al dique.	█							
Casetas para útiles / de pesca G.I.	█							
Nueva acometida eléc- trica.		█						
Lonja para comerciali- zación de pescado.		█						
Casetas para útiles / de pesca G.II.			█					
Casetas para útiles / de pesca G.III.			█					
Habilitación acceso a Nave de Subasta.			█	█				
Prolongación dique -/ Norte.			█					
Pavimentación muelle/ pesquero.			█					
Pavimentación zona de casetas.			█					
Reposición bloques -/ manto exterior.			█					
Varadero.				█	█			
Habilitación muelle / pesquero.				█				
Prolongación dique de cierre dársena depor- tiva.					█			
Pórtico elevador (Va- radero).					█			
Muelles dársena depor- tiva.					█	█		
Edificio servicios di- versos.					█			
Pavimentación varade- ro.						█		









**3.2. 1ª Fase del Plan. Años 1.984-1.987**

**Financiación de inversiones**

**PROGRAMA DE INVERSIONES (Millones de pesetas)**

<b>PUERTO</b>	<b>1.984</b>	<b>1.985</b>	<b>1.986</b>	<b>1.987</b>	<b>Total</b>
AGUILAS	120'5	83'0	127'6	98'0	429'1
CABO DE PALOS	44'9	12'5	23'3	12'0	92'7
MAZARRON	65'5	42'5	30'5	33'0	171'5
SAN PEDRO DEL PINATAR	33'5	18'3	37'2	87'0	176'0
DARSENA DE LO PAGAN	40'3	0'0	21'4	20'0	81'7
<b>TOTAL</b>	<b>304'7</b>	<b>156'3</b>	<b>240</b>	<b>250</b>	<b>951'0</b>

**FINANCIACION (Millones de pesetas)**

	<b>1.984</b>	<b>1.985</b>	<b>1.986</b>	<b>1.987</b>	<b>Total</b>
<b>F.C.I.</b>	238'4	156'3	200'0	200'0	794'7
<b>RECURSOS PROPIOS</b>	66'3	0'0	40'0	50'0	156'3
<b>TOTAL</b>	<b>304'7</b>	<b>156'3</b>	<b>240'0</b>	<b>250'0</b>	<b>951'0</b>

(1) F.C.I. Año 83 = 48'4 M.ptas.

F.C.I. Año 84 =190'0 M.ptas.

(2) 58'2 M.ptas. proceden de incorporaciones del Presupuesto de la Comunidad Autónoma del año 1.983.

3.3. 2ª Fase del Plan. Años 1.988-1.991

Financiación de inversiones



**PROGRAMA DE INVERSIONES (Millones de pesetas)**

<b>PUERTO</b>	<b>1.988</b>	<b>1.989</b>	<b>1.990</b>	<b>1.991</b>	<b>Total</b>
<b>AGUILAS</b>	37'0	40'0	30'0	0'0	107'0
<b>CABO DE PALOS</b>	0'0	0'0	20'0	107'0	127'0
<b>MAZARRON</b>	107'0	53'0	55'0	62'0	277'0
<b>SAN PEDRO DEL PINATAR</b>	60'0	134'0	145'0	81'0	420'0
<b>DARSENA DE LO PAGAN</b>	46'0	23'0	0'0	0'0	69'0
<b>TOTAL</b>	<b>250'0</b>	<b>250'0</b>	<b>250'0</b>	<b>250'0</b>	<b>1.000'0</b>

**FINANCIACION (Millones de pesetas)**

	<b>1.988</b>	<b>1.989</b>	<b>1.990</b>	<b>1.991</b>	<b>Total</b>
<b>F.C.I.</b>	200'0	200'0	200'0	200'0	800'0
<b>RECURSOS PROPIOS</b>	50'0	50'0	50'0	50'0	200'0
<b>TOTAL</b>	<b>250'0</b>	<b>250'0</b>	<b>250'0</b>	<b>250'0</b>	<b>1.000'0</b>

### 3.4. Resumen

**PROGRAMA DE INVERSIONES (Millones de pesetas)**

<b>PUERTO</b>	<b>1ª Fase 1.984/1.987</b>	<b>2ª Fase 1.988/1.991</b>	<b>TOTAL</b>
AGUILAS	429'1	107'0	536'1
CABO DE PALOS	92'7	127'0	219'7
MAZARRON	171'5	277'0	448'5
SAN PEDRO DEL PINATAR	176'0	420'0	596'0
DARSENA DE LO PAGAN	81'7	69'0	150'7
<b>TOTAL</b>	<b>951'0</b>	<b>1.000'0</b>	<b>1.951'0</b>

**FINANCIACION (Millones de pesetas)**

	<b>1ª Fase 1.984/1.987</b>	<b>2ª Fase 1.988/1.991</b>	<b>TOTAL</b>
<b>F.C.I.</b>	794'7	800'0	1.594'7
<b>RECURSOS PROPIOS</b>	156'3	200'0	356'3
<b>TOTAL</b>	<b>951'0</b>	<b>1.000'0</b>	<b>1.951'0</b>