

## EL ECO DE CARTAGENA.

Sábado 26 de Julio de 1879.

### EL ARSENAL DE CARTAGENA

(APUNTES HISTÓRICOS.)

#### CUATRO PALABRAS A MODO DE INTRODUCCION.

La España era un cadáver: decia el Cardenal Alberoni de Polignac que el había animado; un cuerpo cadavérico, según Capmany, sin espíritu ni fuerzas para sentir su misma debilidad. Una tréguu más, añadimos nosotros, que el cielo hubiera concedido á la enfermiza existencia del último vástago de la dinastía austriaca, tal vez nuestra nación llorara hoy suerte parecida á la que arrastra la desventurada Polonia, con solo la diferencia de señores que aquí hubieran sido la Holanda, la Francia y la Inglaterra: trinidad funesta, en cuyos cálculos trazados estaba ya los más atrevidos planes de despojo, para lo cual solo esperaban á la muerte de un príncipe débil.

Por fortuna, el testamento de Carlos II, por el cual llamaba á la sucesión de su trono al Duque de Anjou, vino á desbaratar el convenio; y los soñados señoríos quedaron reducidos á una lucha dinástica entre las casas de Borbon y de Austria.

Veinte años duró esta guerra, salvo la efímera tregua de la paz de Utrecht, que no trajo consigo otra cosa que un cambio de escena y de contendientes; durante la cual el nieto de Luis XIV pudo persuadirse de la necesidad de una Marina militar, nutrida, poderosa, que cubriera las costas de su reino y sus vastas posesiones de América de toda agresion por la parte del mar; pues que mientras con los ejércitos de tierra vencía á la Europa con igualdad, en Holanda, en Flandes, en Italia y en el mismo corazón de su reino, el inglés con sus escuadras acometía y le tomaba por la tracion á por la industria plazas tan importantes como Mallorca, Mahon, Gibraltar, Barcelona, Tortosa, Cartagena y alguna otra; obligaban á hundirse en el mar á los galeones cargados del oro de la Nueva España, y devoraban artermente en Aradich las reliquias de una Marina agonizante. ¡Diez navios, seis galeras y algunos galeones eran todas las fuerzas de mar de que España disponia al abórcar el siglo XVIII! De aquí nació el dicho que se hizo proverbial entre sus enemigos: «la armada de España, dos navios y una tartana.»

Por fin la suerte de las armas

aseguró en Almansa á Felipe V en el trono de España, y pudo dedicarse á pensar seriamente en la creacion de una gran Marina; idea encarnada y robustecida en la mente del cardenal Alberoni, su primer Ministro; y gracias á su actividad, todavia no se habia firmado en Viena la paz general, cuando parte de Barcelona una expedicion compuesta de doce buques de guerra, entre ellos seis navios, convoyando cien mercantes que conducian las tropas del marqués de Ledesma para la toma de Cerdeña; atrevida empresa que tanto admiró á la Europa; y dos años despues, otra de veintidos navios con trescientos mercantes, y treinta mil hombres de desembarco que debia apoderarse de Sicilia, nuevo esfuerzo que concluyó por desconcertar á la coalicion que habia vuelto á echar sus cuentas de repartimientos territoriales.

Los estileros de Santoña y Guarnizo suministraron los primeros navios de esta nueva armada. A estos astileros siguieron otros levantados por el mismo Alberoni en la Graña; de modo que durante su corta y agitada administracion, salieron de ellos hasta catorce navios. A Alberoni siguió en el Ministerio de Marina D. José Patiño, fiel continuador de los grandes proyectos de aquel génio privilegiado. En su tiempo se abandonaron las gradas de construccion de La Graña y se edificaron nuevas en el Esteiro, sitio cercano á Ferrol, en derredor de las cuales se levantaron despues las suntuosas obras de aquel Arsenal; iniciaronse las de la Carraca, y quedaron proyectadas las que debian hacerse en Cartagena.

Los preliminares de estas empezaron por la limpia del puerto en 1721 con dos embarcaciones construidas aquí de orden del Rey, llamadas betas. Esta policia maritima venia corriendo á cargo del Cuerpo de Galeras, pero de una manera imperfecta. Desde entonces estas operaciones recibieron mayor impulso, y ya en el año 1730, á los cuarenta mil reales que para ello debia anualmente la Comisaria de Cruzadas, se usó el derecho de anclaje de este puerto y los rendimientos de su aduana. Esto permitió dedicar á dichos trabajos trescientos moros esclavos, pagados á diez y seis maravedis diarios cada uno, y treinta peones; dando principio el día 27 de Diciembre del referido año. Diéronse por asiento á D. Miguel Angel Savavelo, facilitándosele por el Estado el ponton «San José y las Animas» sus dos gongütes «San Juan y San Pedro» y los cuatro betas «Jesus Maria y José», «San Andrés», «San Felipe» y «San José». El fango que se extraia se pagaba por echarlo en la playa de San Julian á maravedí y medio quintal.

No obstante todos estos sacrificios y aparatos, se vió la ineficacia de los resultados mientras las ramblas de Benitoila, Roldan y Saladillo siguieran desaguando por el canal ó angostura que formaban la falda del monte de «Las Galeras» y la playa situada frente al convento de San Leandro; pues que los tarquines que arrastraban sus avenidas venian á depositarse en el lecho del puerto.

Entonces se pensó en variar el curso de las ramblas, para lo cual se proyectó un fuerte malecon en la línea, ó próximamente, que hoy ocupa la muralla delante del arrabal de San Roque, de espesor suficiente á contener el ímpetu de las aguas; y abrir á estas ancho cáuce para que fueran á derramar á la Algameca. Las obras de este muro de contencion se principiaron el día 1.º de Enero del 1731 y su coste ascendió á 361,615 reales 12 maravedis. A la Rambla del Saladillo, se dispuso en real orden de 20 de Diciembre del año anterior se le diera la antigua direccion que tenia al mar menor. (1)

La primera vez que las ramblas corrieron por el nuevo cáuce, fué en el mes de Noviembre de 1732.

La del Saladillo no empezó á desaguar en el mar menor hasta 1738.

Las grandes avenidas que se sucedieron en el año siguiente rompieron por varias partes el malecon, y fué preciso dar mayor ensanche á la entrada del canal, que es la misma que hoy tiene en las inmediaciones del barrio de la Concepcion, dándole hasta ciento cinco pies, por veintidos de altura. A este canal se le llamó de la Montaña. Por la parte de la Algameca se ensanchó hasta cuarenta y ocho pies.

Las primeras piedras para cimentar los muelles del futuro arsenal, se arrojaron en el indicado año 1732 por la parte del S. y continuacion de ellos parece deba ser la seccion conocida antes por el muelle alto, (hoy de Roldan) segun así conviene en el proyecto del puerto, que era llevar el muelle hasta la playa de Santa Lucia. De la misma época debe ser tambien el muelle bajo y el martillo ó ángulo saliente que se prolongaba delante de las puertas de la ciudad; pues hay datos que aseguran que desde el año 1730 al 51 libró el Tesoro para las obras del puerto tres millones, novecientos seis mil, ochenta y cinco reales, seis maravedis. El plano definitivo del mismo quedó aprobado por real orden de 13 de Junio de 1731.

(1) En las escavaciones que se hicieron para los cimientos del malecon se encontraron multitud de monedas antiguas, entre las cuales habia una del emperador Antonino Pio. Esta con otras 32 se remitieron al Rey. Las demás que eran en gran número, quedaron en Cartagena.

Es pues un error creer que las obras del Arsenal dieron principio en el año 1749, por más que así parezca autorizarlo un estado de liquidacion de cuentas del sobrestante mayor de S. M. D. José Ginés Felices, que anda impreso, del cual diséntimos en cuestion de sumas, por lo que ligeramente hemos podido comprobar con datos que tenemos por más auténticos.

Dijimos antes, que el pensamiento de creacion aquí de un Arsenal viene de los tiempos de Alberoni; así fué; y no vayamos á dar á Enseñada toda la gloria de la ejecucion, estando de por medio D. José Patiño, á quien corresponde de justicia una buena parte de ella. Figurábase una buena parte de él del almarjo vasto matorral poblado de vacian silvestre, en cuyas espesuras guardaba el lobo y la raposa, y donde jamás hendió su huella el arado del labrador. Tal era el terreno que circundaba á Cartagena de E. á O., ó sea desde la playa de Santa Lucia hasta la del Arsenal, y en casi doble estitud de la que hoy tiene, lo que llamanos Almarjal. En esta planicie inculta, y en su parte más occidental, es donde D. José Patiño, á los dos años de haberse encargado del Ministerio de Marina trató de dar forma al pensamiento de Alberoni; y en los primeros días del mes de Noviembre de 1728, el ingeniero D. Alejandro de Rez, acompañado de dos ayudantes, trazaban sobre el terreno las primeras líneas del gran proyecto que habia de coronar cincuenta y cuatro años más tarde el Bailio Fr. D. Julian de Arriaga.

En 19 de Agosto de 1732 se empieza la escavacion para la formacion de la dársena, cuya tierra sirvió para formar el malecon destinado á contener las aguas de las ramblas; en 3 de Marzo del siguiente año se pone la primera piedra para un andén de seis almacenes que debian levantarse por la parte del E. y en 20 del mismo mes se sientan á veintitres pies de la superficie del agua los primeros sillares para el cimiento del muelle de la dársena. Por no ser el terreno muy consistente mandó el rey en 29 de Abril del propio año 33 se macizaran las escavaciones abiertas para los cimientos de los almacenes, y que estos se construyeran más lejos de la línea del muelle de la dársena. Cada uno de ellos debia tener 40 varas de largo por 24 de ancho. Despues de todo, parece ser que los dichos almacenes no se levantaron, ni en una parte ni en otra.

Ya por este tiempo las obras habian cambiado de Director, D. Alejandro de Rez murió en 5 de Mayo de 1732, sucediéndole en su comision D. Antonio de Montaygu. Este varió el proyecto en cuanto mira á la situacion de los edificios, y profun-