

AÑO XVIII.—NÚM. 5442.

28 DE JULIO DE 1879.

REDACCION, MAYOR 24.

EL ECO DE CARTAGENA.

Lunes 28 de Julio de 1879.

EL ARSENAL DE CARTAGENA.

(APUNTES HISTORICOS.)

II.

Siete años, desde la muerte de don José Patiño, había pisado la marina un génio protector, cuando Felipe V, próximo ya al sepulcro, encomendó su direccion al Marqués de la Ensenada. Pocas elecciones habránse hecho con mejor acierto, ni que más cumplidamente hayan respondido la bondad de los resultados. Hagamos una grande armada hasta el número de sesenta navios y sesenta y cinco fragatas, y otros buques menores: decía D. Zenon de Somodevilla á Fernando VI; si no podemos igualarnos en ejércitos á la Francia, ni en fuerzas de mar á la Inglaterra, lleguemos hasta donde podamos con tal que se consiga el que la España en los conflictos europeos pueda marchar libre de toda sujecion estraña cual convenga á sus intereses; aprovechando en pró de ellos las alianzas y arbitrajes para que fuese solicitada. La España es rica; sus colonias le dan abundantemente sus tesoros, levantemos arsenales y acumulemos en ellos cuantos elementos se hagan necesarios á la creacion y sostenimiento de una marina fuerte, poderosa, que haga respetar nuestro nombre, cual en otro tiempo, en todos los mares del mundo.

Con tan generosos empeños las cosas mudaron de semblante. Al quietismo sucedió el movimiento; á la inaccion la actividad; las arcas del Erario se abrieron para prodigar sus tesoros, de los cuales una buena parte es destinada para la continuacion de las proyectadas obras de los arsenales de Ferrol y Cartagena. La direccion de las del primero se puso á cargo de D. Cosme Alvarez; la del segundo al del ingeniero de los reales ejércitos D. Sebastian Feringan Cortés. Este levantó nuevos planos y se dió comienzo á las obras el día 1.º de Julio de 1749. Dichos planos se sometieron al exámen del capitán de navio D. Jorge Juan, que vino á Cartagena con instrucciones del Rey, acompañado de los alféreces de navio D. José Solano y D. Pedro de Mora. El principal encargo que en ellas se le hacia era el estudio para el establecimiento de grandes receptáculos para carenar en seco los navios, que son lo que los franceses llaman *Formes* y los ingleses *Dikes*. A la inteligencia de este sabio marino y á la pericia de Feringan encomendó Fernando VI el trazado

y forma de un arsenal tan magnifico, (palabras textuales) como él queria se hiciese en este puerto.

Acordas uno y otro en la conveniencia y en la posibilidad de los diques separáronse no obstante en la cuestion de forma, pues mientras el primero proponia la curva para los costados, el segundo opinaba lo contrario. En pró de estos pareceres el uno mandó hacer un modelo, bajo la forma de su ideal, el otro levantó su plano; y remitido todo á la corte aceptó el Rey el propuesto por don Jorge Juan, fiando su ejecucion á Feringan.

Dos eran los diques que debian abrirse, el uno que es el conocido por el pequeño, para navios de 50 á 70 cañones; el otro, ó sea el grande, para buques de mayor porte. Las obras de escavacion comenzaron por este el 1.º de Abril de 1753. Hasta los 32 piés 8 pulgadas trabajóse por un terreno compuesto de tarquin con algunas porciones de arena conglutinada. A esta profundidad se tocó en el virgen que era de arcilla roja y algunos pequeños guijarros, y tan consistente y de dureza tal, que se hizo necesario el empleo de pistoletes ó pequeños barrenos. Para el acotamiento de las aguas manantiales que surtieron en estas escavaciones, hubo que recurrir al auxilio constante de treinta y siete bombas de rosario. La cimentacion de este dique estaba formada de tres hileras, una sobre otra, de piedra de atavaire de dos piés y cuatro pulgadas de espesor cada una; y sobre este triple cimiento se colocó el pavimento de piedra blanca de Alicante. Dióse por concluido el día 15 de Agosto de 1754, á los diez y seis meses y quince dias; siendo su costo de materiales y jornales quince millones, quinientos veintidos mil, quinientos veintiseis reales.

Las obras del dique pequeño que ofreció los mismo accidentes de terreno que el grande, principiaron en 16 de Enero de 1756 y terminaron en el espacio de un año, dos meses y veintinueve dias, en 15 de Abril del 57. Ascendió su coste á tres millones, quinientos sesenta y siete mil, ochocientos noventa y seis reales.

Entre uno y otro dique se levantó la casa de bombas donde se hizo la poza ó cisterna, y se colocaron aquellas para el desagüe. Este robusto edificio, con muros de trece piés de espesor, y pavimento de diez piés y cuatro pulgadas, constaba de dos cuerpos y treinta y cuatro piés de elevacion; costó un millon, doscientos cuarenta y siete mil, ochocientos sesenta y nueve reales, y ejecutóse su construccion en el tiempo de ocho meses y catorce dias, desde el 16 de Agosto de 1754 hasta 30 de Abril del año siguiente.

Las bombas de rosario, que en él

se colocaron fueron 46. Cada una de ellas era servida por esclavos moros, ó forzados, los cuales se relevaban de cuatro en cuatro horas. Trabajando todas se dejaba en seco el dique grande en doce horas. Para el pequeño solo se necesitaban ocho. Dos imbornales de doce pulgadas de diámetro abiertos en las puertas de ambos diques á catorce pulgadas bajo el nivel del mar, daban entrada á las aguas cuando se quería poner á flote el navio.

Los diques del Arsenal de Cartagena vinieron á resolver el gran problema sobre la posibilidad de estas obras hidráulicas en puertos á donde no llegan las mareas; y lo que no se atrevieron á hacer los franceses en Tolón, ni los venecianos en su famoso arsenal, vióse satisfactoriamente conseguido en el mejor puerto del Mediterráneo.

Con las obras de los diques concurren las de los varaderos y gradas para la construccion de toda clase de bajeles. Las mas importantes fueron las dos que hay situadas al E. de los dichos diques, la primera de las cuales es la que sustenta á la corbeta Aragon. El caudal invertido en la formacion de ambas gradas y varaderos ascendió á un millon, cuatrocientos veintiseis mil, ochocientos treinta y cuatro reales.

Además de estas dos gradas, se construyó otra que se denominó de Santa Rosalia, en el mismo sitio que hoy ocupa el varadero de este nombre; y otras dos para fragatas y buques menores en el costado E. del Arsenal, y son las conocidas por los varaderos de Marruecos.

Entre tanto avanzaba el vaciamiento del plan de la dársena, cuyos trabajos comenzáronse, ó mejor dicho, se continuaron el día 19 de Junio de 1750, y se levantaban sus muelles, cuyo coste total, incluso el importe del que da frente al puerto, y cimientos de los edificios contiguos, se hace subir á veintiseis millones, setecientos cuarenta mil, nuevecientos cincuenta y cinco reales.

En todas estas obras de escavacion, hay que notar una circunstancia digna de que se fije en ella la atencion; y es la abundancia de manantiales de excelentes aguas que por donde quiera surtian, lo mismo por la parte de los diques, (en los cuales rompian con tal fuerza que nunca pudo atajárseles), que en el varadero de Santa Rosalia; en muchos puntos de los cimientos en la misma dársena; y en algunos sitios á muy escasa profundidad. A los dos meses de empezadas las obras de la dársena se daba cuenta al Rey de haber sobrevenido un copioso manantial de aguas dulces que habia inundado toda la escavacion, siendo preciso aplicar seguidamente

seis bombas y gran cantidad de baldes, y trabajar día y noche para ver de reducirla. Hasta el año 1770, cuando no habia proporcion de hacerla en las fuentes de la ciudad, los buques hacian sus aguadas en un manantial situado cerca de las gradas de Marruecos, delante del almacén general, cuyo pozo, provisto de su correspondiente brocal, mantúvose abierto hasta hace pocos años.

Otra circunstancia, no menos digna de llamar tambien la atencion debemos hacer notar aquí á los aficionados á la numismática y á la arqueología; y es la riquezas de ambos géneros que se exhumaron de las grandes escavaciones. Además de las monedas halladas en el sitio donde se le vantó el malecón en el mes de Abril de 1752, se remitieron á Madrid gran cantidad de fragmentos y objetos de antiguas épocas; y en Junio del mismo año, seis grandes cajones con otros fragmentos de arquitectura, lo cual viene á demostrar que en el sitio que ocupa el Arsenal hubo en los tiempos de las primeras dominaciones poblacion ó edificios de selecta fabrica, como templos, palacios, ó de otro género.

Digimos en nuestro anterior artículo que el terreno designado para el Arsenal era la continuacion de lo que hoy llamamos *Almazar*. A la parte del E., y por las inmediaciones del Teatro-circo se extendia un gran caserío llamado el barrio ó arrabal de San Roque, algunas de cuyas casas incluso la ermita, estaban dentro del recinto trazado para el nuevo establecimiento, lo cual hizo necesario su expropiacion y demolicion por aprecio que subió á treinta y dos mil duros. Las casas demolidas fueron cuarenta y nueve (1.)

Además de estas expropiaciones, se hicieron otras varias, por cuenta tambien de la Marina, para la formacion y alineacion de la calle Real en la estension que comprende desde el mismo barrio de San Roque donde terminaron las anteriores, hasta frente á las antiguas carnicerías en la plaza larga, las cuales importaron noventa y dos mil cuarenta reales, veinticinco maravedis. Esto hizo decir á D. Mateo Vodopich sucesor de Feringan, en cierto pleito, que no hay para que tocar aquí, que la calle Real era del Rey por cuanto habia sido formada con sus caudales.

Tambien contribuyó la Marina con fondos de los destinados para el Arsenal á la expropiacion efectuada por el Ayuntamiento de esta ciudad, de

(1) Cuando se demolió la antigua ermita de San Roque se edificó la más espaciosa que hemos conocido en el nuevo barrio de este nombre en el area que ocupa la casa de D. Pedro Mendez.