

EL ECO DE CARTAGENA.

Martes 29 de Julio de 1879.

EL ARSENAL DE CARTAGENA.

(APUNTES HISTÓRICOS.)

III.

Con las nuevas obras del Arsenal, comenzaron también las construcciones de grandes buques. Hasta entonces los estilleros que el Estado había mandado establecer en este puerto en el año 1735 cuando sesuprimieron los de las Alcazarras de Barcelona, solo daban galeras, betas, gánguiles y pontones, bajo la dirección D. Pedro Boyer. Ensnada quería á toda costa Marina, muchos naves para poder imponer con su política en los mares; política que hubiera sido más afortunada para España de no andar tan metida en el funesto pacto de familia. Sus primeros cuidados en orden á la Marina fueron los grandes acopios de maderas y demás géneros de construcción; disponiendo la de doce navios á la vez, al mismo tiempo que se hacia, por la mediación de D. Jorge Juan, de los mejores constructores ingleses.

Entre estos tocó venir á Cartagena á M. Eduardo Bryant, acompañado de un maestro de lo menudo, Ricardo Richards, y un oficial hermanito de este. Venia precedido de gran fama como director que había sido de las fábricas de M. Birt, los mejores del Támesis; y contratado con el sueldo anual de trescientas libras esterlinas. Además había de dársele casa para él y su familia, libre de toda clase de imposiciones, y el número de criados que es costumbre asignar á los constructores en Inglaterra.

A su llegada se le dió por el Rey la comision de construir una grada y un navio de 70 cañones por los planos que se usaban en su nacion, para probar su habilidad. A este navio se le impuso el nombre de *Septentrion* bajo la advocacion de San Hermenegildo. Terminada su construcción se intentó botarlo al agua la tarde de 18 de diciembre de 1751; pero no se pudo conseguir su completo descenso, habiéndose quedado á dos tercios de la grada. Repitióse la operación el día 24 y tampoco dió resultado; habiendo faltado el cable de 17 pulgadas y otros aparejos reales que se le aplicaron. Por fin, un tercer intento hecho en la mañana del 26 con otro cable de 24 pulgadas y nuevos aparejos reales, le hizo salir de aquella violenta posición, y que tres entusiastas vivos al Rey saludáran al primer navio

construido en sus nuevos astilleros de Cartagena.

El Rey tenia dispuesto que cuando se botase el *Septentrion* se le diese á Bryant de gratificación cien doblones de oro, y á su esposa una alhaja que importase veinticinco sencillos, todo lo cual se le entregó el mismo día 26 de Diciembre, con cuidado de caer al agua el navio (1.) Costó este en rosca dos millones, novecientos setenta y seis mil setecientos cuarenta y cinco reales, nueve maravedís, incuso jornales y media mil cuatrocientas treinta y ocho toneladas de desplazamiento.

El *Septentrion* se perdió en la bahía de Cadiz bajo un furioso temporal á los cincuenta y un años de haber descendido de la grada, 9 Marzo 1816 después de una gloriosa existencia en que supo mantener siempre vencedor el pabellon nacional en las playas de Argel, en la isla portuguesa de Santa Catalina, donde batió y rindió los castillos de San José y de Santa Cruz, y en el océano contra la escuadra inglesa del almirante Nowe.

Cuando el *Septentrion* dió la vela para su primera campaña, el constructor Bryant pudo contemplarle por última vez; su alma de artista no había de volver á recrearse en la gloria de su obra. Bryant murió; y murió de una manera desgraciada, que ha hecho más simpática su memoria. Hé aquí el suceso.

Estábase en la faena de varar en una de las gradas de Marruecos la fragata marroquí *La Mahona* que había llegado á este puerto en mal estado, y el Rey permitió carenarse en el Arsenal; y hallándose el buque como á la mitad de los picadores se rompió el cable de arrastre por el costado de estribor; y á la contracción y sacudida dió á Bryant con el cuaderal del aparejo en el pecho, arrojándolo con violencia en tierra, en cuya caída recibió otra fuerte contusion en la cabeza que le dejó privado de sentido. De allí fué llevado á su casa donde falleció, sin haber recobrado la sensibilidad, en la tarde del día siguiente (28 de Abril de 1768.) En este acontecimiento salieron también muy maltratados el teniente de fragata D. Benito de Sira, el guardia marina D. Ramon Arrieta y dos marineros.

Todo este pueblo, decia en su parte al Rey el Capitan general del Departamento, ha sentido en extremo esta tragedia, por que sobre las amables prendas personales del difunto, es notorio que ha perdido el Rey un vasallo tan leal como pudiera serlo el mejor español, y el Estado un

(1) En equivalencia de los doblones se le dieron 7.529 reales 14 mrs. por los cien suyos; y 1500 reales por los 25 de su esposa para que esta se comprase la alhaja.

constructor, tan hábil en su profesion como el mejor de Inglaterra; á más de ser tan inteligente en otras como atestiguan las composiciones de estos diques y su pozo; y tan celoso, desinteresado y activo en el servicio que difícilmente se podrá en mucho tiempo hallar un complejo de circunstancias tales en otro que le sustituya.

Dejó D. Eduardo Bryant siete hijos y á su esposa próxima al alumbramiento de otro; triste cuadro que movió la piedad del Rey á conceder á la viuda una pensión anual de novecientos pesos sencillos, dándole casa para vivir en el piso segundo de la Comandancia del Arsenal. Cuando en 1777 tuvo que abandonarla por deber establecerse en ella la Academia de Guardias marinas se le señalaron diez pesos mensuales, para pago de alquiler de otra.

Bajo la dirección de Bryant se construyeron, además del *Septentrion*, los navios *Velasco*, *San Genaro*, *Triunfante*, *Santa Isabel*, *Hector*, *San Vicente*, y *Terrible*; fragatas *San la Rosalia*, *Perla*, *Palas*, *Dorada*, *Astrea*, *Santa Rufina* y *Juno* y dejó en quilla el navio *San Nicolás de Bari*.

Para reemplazar á Bryant en el cargo de primer constructor se nombró á D. Francisco Gautier, uno de sus compañeros contratado tambien por D. Jorge Juan. En los pocos años que mediaron hasta que se le nombró ingeniero general, y despues en los tiempos de su sucesor D. José Romero, se llevaron á efecto utilísimas reformas, así en la manera de ser de algunas cosas como en el trazado de los buques, que bien merecen nos ocupemos de algunas de ellas.

Entre las primeras figura como la más importante el establecimiento de una máquina de vapor para dar movimiento á las bombas de desague de los diques de carena, dispuesta y experimentada en Aranjuez bajo la dirección de D. Jorge Juan. Hasta entonces este servicio había venido haciéndose á fuerza de brazo por moros esclavos y forzados, trabajo de suyo tan penoso que hizo de ir al Comandante general del Departamento D. Carlos Reggio, que era el mayor que podía imponerse al más sacrilego delincuente; baste decir que en el año 1767, de mil cuatrocientos sesenta y cuatro forzados y esclavos que había en el Arsenal, mil doscientos diez y siete solicitaron pasar á los presidios de Africa, solo por librarse de tan violento castigo.

D. Julian Sanchez Bort, teniente de navio graduado fué el comisionado para su colocacion y prueba, el cual llegó en la tarde del 13 de Mayo de 1773. El resultado no pudo ser

más satisfactorio bajo el punto de vista de la humanidad; pero en el sistema económico dejaba mucho que desear. El carbon mineral que en el término medio se necesitaba diariamente para alimento de la máquina era de ochenta quintales, é igual ó mayor cantidad de leña, por lo cual era ya comun decir que para entrar un navio en diques se necesitaba quemar otro (1).

Hemos hablado de esclavos y forzados, y aunque sea interrumpiendo el orden de narración, vamos á dar una idea del sistema penitenciario de estos desgraciados.

Dividiáanse en tres clases, esclavos, presidiarios y destinados á trabajos de los arsenales. La primera la componian los moros apresados por nuestras naves de corso; la segunda los condenados á cadena por delitos graves; y la tercera de vagos, y todos alojaban en las galeras destinadas para cuartel en la dársena del Arsenal.

Desde el momento que ingresaban en él eran amarrados de dos en dos por un pié á los extremos de una cadena, á lo cual llamaban *poner en calceta*. En esta forma se les enviaba á los trabajos á aquellos que se hallaban en aptitud para ello. Los que no estaban para trabajar por accidentes ó vejez, se quedaban abordo amarrados de un pié con una cadena, cuyo extremo estaba sujeto á una argolla, á la cual llamaban *Blanca*, y á este modo de amarrar, *poner á ramal firme*. A los muchachos se les ponía solo un grillete.

Había otro género de prision que llamaban *taca ó niño*. Este consistia en poner al extremo de la cadena que sujetaba el pié del delincuente un pedazo de palo de peso proporcionado á las fuerzas del mismo, por que para girar tenían que cargar con él. Regularmente este castigo se aplicaba sólo á aquellos inclinados á pecado nefando.

A los muchachos de doce hasta diez y ocho años solo se les ponía grillete, y aunque fuesen presidiarios, se les tenía separados de estos, y alojaban en una chata llamada *Gavilan*. Por lo comun eran destinados á las fábricas de jarcias y tegidos para revirar las ruedas y hacer cañillas.

Además de estos, había tambien otros sentenciados á servir en los navios con el nombre de *pillos de armada*; alojaban en los que estaban desarmados, iban sin ningun género de prision y se les ejercitaban en la profesion de la mar.

(1) Las astillas que entonces se recogian no bastaban ni con mucho para satisfacer esta necesidad. En el mes de Enero de 1774 se hicieron 49 carretadas de gruesas y 120 de menuda. Además de estas hubo 55 de aserrín y cepillo.