EL ECO DE CARTAGENA.

Miércoles 30 de Julio de 1879.

EL ARSENAL DE CARTAGENA.

(APUNTES HISTÓRICOS.)

IV.

Otra de las reformas que dejamos apuntadas en nuestro anterior artículo, es la que mira al trazado de los buques. Hasta el año 1768 se vinieron construyendo navios bajo los sistemas que llamaban á la inglesa y á la francesa. El primero que aquí se botó al agua de construcción puramente española fué el *San Genaro* que trazó y dirigió el malogrado Bryant, sistema que siguió Gautier y su sucesor Romero en los que en sus tiempos se construyeron, los cuales sirvieron de modelo para los que se hicieron en los otros Departamentos. Ultimamente, el año 74 mandó el Rey se adoptase como reglamento la forma de *San Genaro*, con lo cual, según se obtendrían navios españoles y á la española.

Los jabeques fueron tambien objeto de especial estudio para el mejoramiento de sus condiciones marítimas, adoptándose por fin el sistema propuesto por el Comandante de ellos D. Antonio Barceló, siendo el *Atrevido* el primero que se presentó sobre las aguas con redonda al medio y trinquete y mesana de latino.

Casi por el mismo tiempo aparecen las galgas, nuevo género de embarcaciones muy á propósito por su ligereza y poco calado para la persecucion de la piratería argelina. Los planos las trajo Carlos III, de Nápoles, y las dos primeras que se construyeron fueron la *Vigilante* y *San Francisco de Borja*.

El navio *Galicia* que venia sirviendo de machina es arrumbado, y en su lugar se levanta la primera en firme en el mismo sitio donde hoy está la mayor de las existentes, la cual se formó de los palos del navio *El Real* y aunque provi-ion de era de más potencia y elevacion que la de Tolon. Su colocacion fué el dia 17 de Junio de 1758. Esta machina se sustituyó por la actual en 4 de Octubre de 1804. La menor que se halla á pocos pasos de distancia es de época más moderna y se reparó y arboló de nuevo en el año 1846.

La cuestion de aguas fué desde los principios del Arsenal una de las más importantes. Los buques tenían que ir á hacer sus aguadas á las fuentes de la Ciudad, y á falta de tiempo, al manantial de la orilla de la dársena de que hemos hablado en el artículo de ayer. El asentista de viveres D. Gerónimo Retortillo, marqués de

Granada fué el primero que acudió á esta necesidad, estableciendo á su costa una fuente á la orilla tambien de la dársena y cerca de la machina, la cual empezó á surtir en 25 de Agosto de 1770. Tenia cuatro caños para el gasto ordinario, y uno más alto y de mayor diámetro para las aguadas de los buques. El agua que daba era muy abundante, y venia encañada desde la plaza del Rey. Veinticuatro horas eran bastantes para que un navio de seiscientos plazas hiciese aguada para cuatro meses. El apoderado de Retortillo D. Juan Hernando de Aldayturriaga pidió la propiedad de la fuente á la indemnizacion de su importe ascendente á doce mil trescientos siete reales, diez y siete maravedis. El Rey optó por lo último y la fuente quedó de propiedad del arsenal.

Sucesivamente se fueron aumentando el número de ellas; y algunos años despues se acomete el gran proyecto de traer las aguas del manantial de los Dolores. Se dieron principio á las obras en 13 de Agosto de 1793 y el 2 de Febrero del 97 surtió ya la fuente situada frente al cuartel de Infantería de Marina. El total importe de estas obras ascendió á dos millones trescientos cincuenta y siete mil setecientos setenta y seis reales, seis maravedis. Esta agua, aun cuando no completamente dulce, es de buen beber y tiene virtud reconocida contra las afecciones hísticas.

De todos modos fué una obra de reconocida utilidad, y de una necesidad imprescindible atendido al crecido número de tropa de marina, marinería y maestranza que aquí habia entonces y de que se podrá formar idea por el siguiente cuadro.

Escuadra de Cartagena.

- 21 navios.
- 13 fragatas.
- 1 corbeta.
- 4 urcas.
- 9 jabeques.
- 13 bergantines.
- 4 goletas.
- 4 galeras.
- 5 tartanas.
- 20 lanchas cañoneras.
- 22 id. bombardeiras.
- 17 id. obuceras.
- 12 barcos remontados.

145.

De todos estos buques, 86 estaban desarmados, algunos otros en comisiones; pero por término medio puede calcularse en treinta los estantes en situacion de armados en el puerto y Arsenal; solo así se concibe que por real orden de 14 de Enero de 1785 se mandase al asentista de viveres de este Departamento tuviese siempre dispuestas un millón de raciones.

La fuerza de infantería de marina

se componia de cuatro batallones, siendo de uno la guardia diaria del Arsenal.

La maestranza (la más numerosa de los tres departamentos) se componia de tres mil doscientos setenta y seis hombres, (1794) entendiéndose esto por lo que mira á su dotacion fija ó permanente, pues la eventual duplicaba muchas veces de este número; y aun casi llegó á triplicar en el venos en el año 1802.

Como noticias curiosas, y de reformas tratadas, diremos tambien algo referente á las fabricas de jarcias y tejidos. En aquellos años en que el mecanismo todavia no habia salido á disputar sus primicias al tiempo y al trabajo, las exigencias del servicio daba ocupacion á un número crecidísimo de braceros, en su mayor parte, por lo que respecta á hiladores y rastrilladores, naturales de Callosa, Orihuela y Alicante que vinieron á constituir aquí una colonia valenciana, cual los mallorquines, ivizencos y catalanes por lo que mira á carpinteros de ribera y calafites.

Por los años 1773, los telares habilitados consumian mil quintales de cáñamo. Estos mil quintales daban diez y siete mil setecientos cincuenta y tres varas de lona de primera suerte gruesa; diez y nueve mil quinientas veintidos de segunda gruesa tambien, y seis mil novecientas cincuenta y cinco de tercera. La vara de lienzo vire salia por seis reales catorce maravedis. (1)

Habia mayor número de telares, pero no hay noticia de que llegaran á funcionar todos por entonces. De haberlos utilizado en su totalidad hubieran podido manufacturar hasta dos mil y quinientos quintales de cáñamo. La fabrica de tejidos ocupaba toda la línea de almacenes que empieza á espalda de los pabellones que dan frente al S. á la entrada del Arsenal y se estiende por todo el costado del E. hasta el ángulo frente á la muralla.

En 1776 Juan de Rueda, vecino de Zaragoza ofreció al rey la invencion de unos telares más fuertes, de menos costo en su entretenimiento y de mayor economía en el trabajo que los conocidos. El rey aceptó la oferta y mandó á Rueda viniese á poner en práctica su proyecto. El resultado parece fué de lo más satisfactorio, obteniéndose á más de las ventajas expresadas, el que las lanas saliesen más tupidas y lustrosas. El premio que dió el rey á Juan de Rueda por este adelanto en un punto tan esencial á las necesidades de sus armadas fué el nombrarle maestro mayor

(1). Solo para las atenciones de los buques de este departamento y de su arsenal se necesitaban anualmente por término medio treinta y tres mil varas de lienzo vire.

de su ramo con cincuenta escudos de vellon al mes.

Era el tal Rueda sujeto de mucha habilidad y muy dado á la inventiva. Además de la que demostró en el nuevo sistema de telares consiguió el que un solo hombre pudiera hacer una rueda de artillería, para los que antes se necesitaban diez; y el modo de limpiar las armas de la armería del Arsenal con gran economía de tiempo y de trabajo. En otros proyectos se asegura se ocupaba cuando le atajó la muerte á los principios del año 1780. El rey en reconocimiento de los buenos servicios de Juan de Rueda, concedió á su esposa Vicenta de Lora la pension de veinte escudos mensuales; y que cuando alguno de sus hijos tuviese edad competente se le admitiese en el taller de tejidos y se le enseñase el oficio de su padre.

De invenciones y artifices tratamos de demostrar á tu honor, última mencion de otros dos operarios de maestranza cuyos nombres sentimos ignorar, que hacen honor al Arsenal de Cartagena. El uno es el inventor del *esmeril de siete tiros* construido en 1819, que no es otra cosa que el revolver en su estado primitivo, y el cual se encuentra en el Museo Naval el otro el constructor del modelo del mismo Arsenal trabajo delicado y de una admirable ejecucion que se encuentra tambien en aquel establecimiento. Este último obtuvo como premio de su habilidad el nombramiento de maestro mayor de carpinteros de blanco.

Otro sujeto hubo, Juan Real, mallorquin, constructor de jabeques, contemporáneo de Bryant que contribuyó no poco á cimentar la justa reputacion que gozan estos astilleros de haber dado los mejores barcos á nuestra marina de guerra. Este Juan Real era el protegido del célebre marino D. Antonio Barceló el perseguidor infatigable de la piratería argelina, á la cual llegó á hacer cerca de tres mil esclavos.

Mucho nos queda aun que historiar de nuestro magnífico Arsenal, pero el tiempo de que disponemos de aquí á la gran solemnidad dispuesta por el Excmo. Sr. Ministro de Marina, de acuerdo con el Excmo. Sr. Capitan general del Departamento, que tendrá lugar mañana tarde á las cinco, y en la cual están inspirados estos apuntes, es demasiado corto; y esto nos obliga á terminar en el artículo de mañana con la relacion de los buques aquí construidos, y de los que tambien aquí terminaron su existencia desde el establecimiento del Arsenal; Quiera el cielo que otro acontecimiento de la naturaleza del que hoy lleva de entusiasmo nuestro corazón, como españoles que queremos el engrande-