

JOSÉ MEDIAVILLA

CARTAGENA  
Y LAS AGUAS  
DE LA REGIÓN  
MURCIANA

=====

TOMO III

=====

CARTAGENA

Tipografía Casa Garnero

1929

DAU  
27228 III



mil ducados que se tomaron a censo para la conducción de las aguas de los ríos Castril y Guadahardal y suplicar a S. M. se le guardasen todas las franquezas de sus privilegios y se le restituyese la Sede Episcopal, todo ello conforme al siguiente escrito, base de la información:

«Don Diego Bienvenud Feliciano y don Luis García de Cáceres, don Antonio Martínez de Montoya y don Juan Bolea Tacón, Regidores de esta ciudad y Comisarios nombrados por ella para las diligencias y despachos que fueren necesarios para representar a S. M. las necesidades de la ciudad y su despoblación, para suplicarle se sirva de mirar por la conservación de esta dicha ciudad y le mande guardar todas las franquezas de sus privilegios y desahogarla del censo de los noventa y cinco mil ducados que tomó prestados para la conducción de los ríos y que le mande restituir la Sede Episcopal de este Obispado, que ahora reside en Murcia, como mejor haya lugar, decimos: Que al derecho de esta ciudad conviene hacer información con testigos, examinando los que presentaremos, por los cabos siguientes:»

«Primeramente, si saben que esta ciudad está muy pobre y despoblada de dieciocho a veinte años a esta parte que há que tomó a censo por mandato de S. M. noventa y cinco mil ducados de Juan Bautista Preve para la fábrica de los ríos Castril y Guadahardal y que en veinte años que há que se impuso se han pagado ciento ocho mil ducados de pensiones.»

«Si saben que esta ciudad está tan pobre y tan miserable, sin que pueda acudir a la conservación y defensa de sus vecinos, que cuando se le ofrece haber de pagar un porte de cartas no tiene con qué tomarlo, ni con qué comprar una vela para alumbrarse cuando se ofrece haber de hacer algunos despachos de noche, porque con la gran carga del censo de los dichos noventa y cinco mil ducados de

principal, de que paga la pensión a seis por ciento, por facultad de S. M., no alcanza dinero para ninguna cosa.»

«Si saben que al presente le tienen tasados mil doscientos ducados de sus propios, como por alimentos, para sus gastos ordinarios de cada un año para que con los demás de sus propios y los arbitrios pueda pagar los dichos censos, que son al pie de seis mil ducados cada un año, porque los dichos mil doscientos ducados de sus alimentos los gasta y consume sin que le basten ni alcancen en pagar cuatrocientos ducados a un médico en cada un año y en los reparos de la cañería de las fuentes, que gasta cada año más de trescientos ducados, a lo menos, y en pagar la guarda de la campana de la Vela—que era la del Castillo de la Concepción, que se destinaba a hacerla sonar en los momentos de alarma por la presencia de barcos enemigos—y en pagar las ventajas de las guardas de la costa, que son quince hombres, y en las fiestas del Santísimo Sacramento y en la de la Concepción de Nuestra Señora y otras fiestas votivas y en pagar al pregonero, trompeta y atambores y en socorrer de municiones y bastimentos a las compañías que ordinariamente salen a las correderías de los puertos y desembarcaderos de la costa y que por haber faltado ahora la gente con la mortandad de la peste del año de 48, en que murieron más de catorce mil personas, y con eso y con la carga de tantos derechos impuestos como en este puerto se pagan, haber faltado el comercio de mar y tierra de esta ciudad y las rentas de ella, no puede acudir esta ciudad a las obligaciones forzosas que tiene y se van perdiendo sus propios y su población por no tener con qué seguir sus pleitos, ni defender sus vecinos.»

«Si saben que desde que se cobran en esta ciudad los impuestos que se impusieron para la paga de las pensiones del dicho censo de noventa y cinco mil ducados, que se impusieron en el pescado grueso de la almadraba de

Escombreras, y a las mercaderías que entraban y salían por la mar, se empezó a sentir que la población de esta ciudad iba a menos y que se iban de ella muchos vecinos, naturales y extranjeros a vivir a Murcia, Alicante, Málaga y Granada y otras partes, diciendo que en aquellos lugares no pagaban tantos derechos como los vecinos de Cartagena y que tampoco les hacen salir a guardia ninguna en Murcia ni en Granada, ni en otras partes, como les hacen salir en Cartagena, ni viven con el riesgo de los enemigos que tienen los que viven en Cartagena, sino que viven más descansados, más aliviados y más seguros.»

«Suplicamos a vuesa merced—termina diciendo la probanza—nos admita la dicha información y mande que los testigos que presentaremos se examinen por este pedimento al tenor de estos cabos de él y que de sus dichos y deposiciones nos mande dar un traslado, dos o más y lo que nos fuere necesario, interponiendo vuesa merced a ello su autoridad y decreto judicial para en guarda de la justicia de esta ciudad y pedirla donde y ante quien le convenga, pues es justicia que pedimos y juramos en forma para ello.—Diego Bienvenud, Luis García de Cáceres y Xara, Antonio Martínez de Montoya, Juan Bolea Tacón,» a lo que recayó el siguiente auto:

«De la información que ofrecen comisionó a mí el escribano y dado se les den los traslados que pidieron, a los cuales su merced interpuso su autoridad y decreto judicial. Así lo mandó el señor Licenciado don Jacinto de Valcárcel, Alcalde Mayor de Cartagena, en 3 de marzo de 1651.—Lucas Moreno, escribano.»

**Comienza la tramitación de la probanza por la declaración del testigo Juan León, quien dice sabe que desde que se tomaron a censo los noventa y cinco mil ducados de Preve, la ciudad está muy pobre y despoblada por la pensión que se paga y demás causas que enumera en su declaración.**

Comenzó la tramitación de la probanza, por la decla-

ración de Juan León, que la prestó en 6 de marzo de 1651, siendo presentado por don Diego Bienvenud, que obraba en nombre de esta ciudad y en razón de lo contenido en su pedimento, al citado testigo, de estos vecinos, se le recibió uramento por el escribano, que lo hizo en forma de derecho, y preguntado al tenor de la petición y capítulo de ella, respondió lo siguiente:

Al primer capítulo dijo: «Que es de edad de setenta años, poco más o menos, y natural de esta ciudad, y sabe que de dieciocho años a esta parte, que es desde que se tomó un censo de noventa y cinco mil ducados a Juan Bautista Preve, para la fábrica y conducción de los ríos de Castril y Guadahardal, está muy pobre y despoblada, por la pensión que se paga tan grande de los dichos noventa y cinco mil ducados, a razón de seis por ciento, y lo sabe por la experiencia y conocimiento que de ello tiene y de la misma ciudad y sus vecinos, y que es público y notorio que desde la fundación del dicho censo hasta el día de hoy ha pagado esta ciudad ciento dieciocho mil ducados de pensiones con que tiene pagado el principal y mucho más, como constará de la escritura y otros papeles a que este testigo se remite.»

Al segundo capítulo dijo: «Que sabe que si esta ciudad está pobre y miserable es después de la fundación del dicho censo de los dichos noventa y cinco mil ducados para el efecto de la conducción de los dichos ríos, pagando una pensión tan considerable de más de cinco mil y tantos ducados, con lo cual está imposibilitada de acudir a la conservación y defensa de sus vecinos y que cuando se ofrece haber de pagar cualquier cosa no tiene con qué porque los propios por estar hipotecados a la dicha pensión del dicho censo se los llevan los dueños del censo, con que está de suerte que este testigo ha visto que algunas noches que se

ha ofrecido rebato, en que es preciso juntarse la Ciudad a Cabildo de guerra, no ha tenido el Mayordomo de Propios para comprar una libra de velas de cera para alumbrarse en la sala del Consistorio y que la Justicia y Regidores han dado para velas de sebo, contra la autoridad de esta ciudad, todo originado de la suma pobreza en que se halla por la razón de la pensión del dicho censo a razón del seis por ciento, con facultad de S. M., con que no alcanza para ninguna cosa ni lo tiene, y lo sabe por haberlo visto y ser público y notorio, sin haber cosa en contrario.»

Al tercer capítulo dijo: «Que aunque los señores del Concejo atendiendo a la suma pobreza en que esta ciudad está por razón de la pensión tan grande que paga del agio, sin haber traído la conducción de las dichas aguas, dió mil ducados de alimentos para sus gastos ordinarios de cada un año, no es bastante con los demás de sus propios para pagar los dichos censos, que son al pié de seis mil ducados cada año, porque los dichos mil ducados de alimentos los gasta y consume sin que alcance a pagar los gastos forzosos, como son cuatrocientos ducados a un médico cada año y en los reparos de la cañería de las fuentes en que se gasta cada uno más de trescientos ducados y en pagar la guarda de la campana de la Vela y las ventajas de la guarda de la costa, que son quince hombres, que es en qué consiste el guarda de esta ciudad, y en la fiesta del Santísimo Sacramento y en la de Nuestra Señora de la Concepción y otras fiestas votivas y en pagar socorros y bastimentos y municiones a las compañías que ordinariamente salen a las corredurías de los puertos y desembarcaderos de la costa para impedir a los enemigos que las infestan de ordinario, por estar en el paso de Berbería, que en una noche se atraviesa, para que no se desembarquen los dichos enemigos, por lo cual y por haber faltado más de catorce mil personas con la mortandad del



contagio de la peste que esta ciudad padeció el año pasado de 1648 y con la carga de tantos impuestos y derechos que en este puerto se pagan, ha visto el testigo ha faltado el comercio de mar y tierra de esta ciudad y no puede acudir a las obligaciones más forzosas que tiene y se van perdiendo sus propios y población, por no tener con qué seguir sus pleitos, ni defender sus vecinos, y lo sabe por haberlo visto, de más de ser público y notorio y esto responde».

Al cuarto capítulo dijo: «Que sabe que desde que se cobran en esta ciudad los impuestos que se le impusieron para la paga de las pensiones del dicho censo de los noventa y cinco mil ducados de principal que se impusieron en el pescado grueso de Escombreras y las mercaderías que entran y salen por la mar, se empezó a sentir que la población de esta ciudad iba a menos, porque la imposición del pescado fué contra el sustento universal de pobres, porque aunque se impusiera en precio común sin alterarle, eran cinco maravedises por ejecutoria y hoy, desde la dicha imposición, no se dá menos de doce maravedises por libra, con lo que por haberles faltado el sustento ordinario se han ido noventa vecinos y naturales y extranjeros a vivir a Murcia, a Málaga, a Granada y otras partes, como es notorio, diciendo que en los dichos lugares donde se han ido no pagan tantos derechos como los vecinos de esta ciudad y se excusan de salir a la guardia ordinaria a que están obligados los vecinos de esta ciudad de Cartagena y viven con el riesgo de los enemigos a que están sujetos cautivándoles ordinariamente, así por mar como por tierra y que viven más descansados y aliviados a las dichas partes donde se han ido, todo lo cual lo sabe por haberlo visto además de que se conoce la dicha despoblación y falta de vecinos desde que se paga la dicha pensión y como hombre que tiene experiencia y entero conocimiento de las

cosas de esta ciudad y sabe que si S. M., Dios le guarde, no se sirve remediarlo y aliviar a sus vecinos de las dichas cargas, con toda brevedad, se despoblará como se va despoblando, habiéndose perdido el comercio por mar y tierra, y que las alcabalas y rentas reales han venido a menos y que no llegan a la mitad del cabezón con cargarles a sus vecinos a las dichas alcabalas y en los frutos de la tierra y de lo que compran y venden, que no pueden vivir y dejan sus haciendas hechas páramos por la falta de lluvias y plagas de langosta y otras calamidades que les obligan a ausentarse con hijos y mujeres, y que esto que ha dicho es verdad, público y notorio, pública voz y fama sin haberlos en contrario, so cargo del juramento que tiene hecho y que no supo firmar. — Escribano Lucas Moreno.»

**Otros testigos corroboran por completo la declaración de Juan León.**

En el expediente de esta probanza, declararon a instancia de don Diego Bienvenud, los testigos siguientes: Damián de Balquerda, Ginés León, Ginés Ros Jorquera, Alonso de Lorca, Salvador Muñoz, Gregorio Bas y Esteban Madrid, todos ellos mayores de sesenta años, naturales de Cartagena, quienes ajustándose a las preguntas del interrogatorio contestaron lo mismo que el primer testigo Juan León, sin que haya ninguna discrepancia en sus declaraciones, encaminadas todas ellas a poner de manifiesto de una manera clara y terminante la imposibilidad de la vida en ella, por el compromiso de tener el Ayuntamiento que pagar las pensiones del censo y sostener para ello la cobranza del impuesto sobre el pescado y de las mercaderías que entraban por mar y tierra.

**En 6 de noviembre de 1653, cayó sobre Cartagena una lluvia torrencial que dejó el Almajar convertido en una laguna y la inundación que produjo destruyó las huertas y quitó los riegos**

**en ellas, causando destrozos en la ciudad, en la que ya se sentía la falta de agua para los vecinos y para las Armadas de S. M., que de continuo venían a ella con ocasión de la guerra.**

En la noche del seis de noviembre de 1653, cayó sobre Cartagena y su término una lluvia torrencial—en Murcia también estalló la tormenta produciendo una espantosa inundación agravada por la crecida del Segura—que invadió la ciudad, produciendo en ella grandes daños, así como en todo el campo, apreciándose ya, de modo agobiante, la falta de agua para los vecinos y para las Armadas de S. M.

Muchos edificios se resintieron notablemente, hasta el punto de quedar en inminente ruina, figurando entre ellos una casa propiedad del Ayuntamiento, situada junto a la Casa de Comedias. El arrabal de San Roque, o sea el Barrio, fué el que más sufrió y los vecinos de él tuvieron que refugiarse en las casas de la ciudad, por cuanto las que habitaban quedaron arruinadas y sin los enseres y muebles, que fueron arrastrados, lo mismo que los ganados, por la impetuosa avenida de las aguas procedentes del Almajar, que quedó convertido en una extensa laguna, lo mismo que en el año 1919.

De un informe de la época copiamos lo siguiente: «La inundación y avenidas fueron tan grandes que han destruido la huerta de esta ciudad de tal suerte que en muchos años no se podrá fertilizar en ella por haber quitado los riegos y dejado grandísima cantidad de arena y piedra, habiéndose también llevado mucha cantidad de barcas de la ribera de esta ciudad de las que sirven para la pesquera de las almadrabas de ella, y destruido los puentes y calzadas y cañerías de las fuentes de la población y otros muchos daños en los campos de su término, que según el sentir común de todos, importan los dichos daños, que hasta ahora se reconocen, en más de cincuenta mil ducados, y porque esta ciudad se halla imposibilitada y

sin propios y no es posible acudir al reparo y remedio de todo lo referido tan aprisa como lo pide la necesidad y mayormente de la cañería de las fuentes, pues además de la falta que hace el agua para los vecinos y las Armadas de S. M., que vienen de continuo a la ciudad con ocasiones de la guerra, y para que todo lo referido tenga remedio y que se pueda limpiar el puerto, que por las avenidas está mucha parte de él ciego, y hacer lo que convenga para desaguar el agua del Armajal, acordó la ciudad hacer una extensa relación de todo lo ocurrido y de la miserable situación en que se hallaba y enviársela a S. M. para que procurara por los medios más rápidos poner el más eficaz remedio, pues de lo contrario Cartagena caminaba a la más lamentable ruina y a su inevitable despoblación.»

**Las lluvias torrenciales del 6 de noviembre de 1653, se extendieron también a Murcia, produciendo una espantosa inundación y la incomunicación con el resto de la provincia, por cuya razón el Cabildo cartagenero trató sobre la necesidad de trasladar a Cartagena la Silla Episcopal.**

Las lluvias torrenciales del 6 de noviembre de 1653, no cayeron solo sobre Cartagena, alcanzaron también a Murcia, donde se produjo una espantosa inundación, que ocasionó innumerables víctimas, quedando esta última ciudad incomunicada por muchos días con toda la provincia, por cuya razón los Caballeros capitulares del Ayuntamiento de Cartagena, volvieron a tratar nuevamente sobre la necesidad de trasladar a Cartagena la Silla Episcopal, para evitar, seguramente, que estuviese expuesta a los efectos de las temidas inundaciones.

**En enero de 1654, aún no había sido desaguardo el Almajar por la escasez de fondos del municipio y se acordó hacer un reparto a los vecinos para reunir cuatrocientos reales que se precisaban para quitar el agua estancada.**

No anduvo muy diligente el Ayuntamiento en procurar

el desagüe del Almajar, por cuanto todavía en enero del 1654 se trataba en Cabildo de la «urgente necesidad de proceder al desagüe de los Armajales, ya que la experiencia tenía demostrado que las aguas estancadas en aquel paraje producían daños y enfermedades a los vecinos e impedían la recolección de las barrillas» y no contando el municipio con caudales para hacer por su cuenta el dicho desagüe, acordaron los Regidores hacer un reparto al vecindario para reunir hasta cuatrocientos reales, cantidad que según los alarifes de albañilería, era bastante para quitar el agua estancada.

**La abundancia de lluvias del año 1653, produjo en el término de Cartagena tan exuberante cosecha de granos, que hizo bajar sus precios de una manera considerable, por lo que vinieron de Valencia y Aragón a comprarlos, embarcándolos clandestinamente, lo que motivó que interviniese en el asunto el Ayuntamiento para impedir la exportación en esta forma y pidió permiso a S. M. para exportar a Valencia, Aragón y Castilla veinte mil fanegas de trigo y diez mil de cebada, imponiendo ciertos arbitrios para aplicar su importe a la reparación de puentes y cañerías, porque los vecinos se veían obligados a beber aguas dañosas a la salud, y las Armadas reales no podían hacer aguada, exactamente igual que sucede hoy a pesar de que han transecurrido desde entonces 276 años.**

La abundancia de lluvias de aquel año produjo en todo el término de la ciudad una exuberante cosecha de granos, fan extraordinaria, que motivó que los precios de éstos bajasen de una manera considerable, lo que dió lugar a que viniesen a buscarlos de los reinos de Valencia y Aragón, y los labradores los embarcaban por diferentes puntos de la costa, sin que pudiera embarazarlo la Justicia.

Confirió sobre esto el Ayuntamiento, entendiendo que,

si proseguía una saca tan desordenada, no llegaría a quedar aquí la cantidad necesaria para el surtido de la población, y además se perjudicaban los propios concejiles, por la clandestinidad de la exportación, y para regularizar ésta y cobrar los impuestos anexos a ella, para proceder con su importe a la reparación de las calzadas y de las cañerías de las fuentes, que todavía estaban arruinadas, y obligados los vecinos a beber agua de los pozos y otras muy dañosas a la salud, lo que daba lugar, exactamente igual que hoy, en que van transcurridos desde entonces 276 años, a que las Armadas reales y otros bajeles no viniesen al puerto, porque no podían hacer aguadas, y ante esta situación se acordó por la municipalidad, en 12 de septiembre de 1654, pedir licencia a S. M. para que el Ayuntamiento autorizara la salida para Valencia, Aragón y Castilla, de veinte mil fanegas de trigo y diez mil de cebada, imponiendo un real por fanega del primero y medio por la de cebada, para aplicar el importe de lo recaudado por este impuesto, a la reparación de las cañerías de las fuentes y aderezo de las calzadas y no a otra cosa, y aprovechando la estancia en Cartagena del gobernador señor Conde de Castro, le suplicaron los Capitulares pusiera cuanto estuviera de su parte para que S. M. concediera la licencia que la ciudad le pedía.

**El Ayuntamiento dió el parabién al marqués de los Vélez, por su casamiento con doña María de Aragón y le rogó se interesase cerca de S. M. para que concediese la licencia solicitada para el arbitrio de la exportación de granos y por Real Cédula de 11 de octubre de 1654, ante la falta grande de agua que la ciudad sentía, se mandó gastar lo que fuese necesario para poner corriente la de las fuentes para el sustento de los vecinos por la necesidad imperiosa que de ella existía y lo costosa que era para los que la podían pagar, bebiéndola los pobres de muy**

mala calidad, al mismo tiempo que se estaba diligenciando un donativo voluntario al Rey entre las ciudades de Cartagena y Lorca y la villa de Mazarrón y lugar de Fuente Alamo, para donde salieron varios capitulares a cumplimentar la orden real.

Había el Ayuntamiento recibido por entonces una carta del señor marqués de los Vélez, participándole su casamiento con la Excm. señora doña María de Aragón, hija del Duque de Segorbe y de Cardona, y el Cabildo acordó que se le escribiera dándole el parabién y rogándole que se interesara cerca de S. M. para que éste concediera la licencia para la exacción de los arbitrios de la exportación de granos de que ya hemos hecho mención.

Mucho debieron pesar estas influencias por cuanto en 25 de octubre de 1654, se leyó en Cabildo la siguiente Real Cédula:

«El Rey.—Conde de Castro, nuestro Gobernador de lo Político y Militar en las ciudades de Murcia y Cartagena: Sabed que estoy informado de la falta grande que hay en la ciudad de Cartagena de agua para los vecinos de ella y lo costoso que es llevarla para los que la pueden pagar, y porque los pobres las beben de los pozos y otras muy dañosas a la salud, después que la cañería de las fuentes se ha perdido con la grande avenida que hubo en la dicha ciudad en 5 de noviembre del año pasado de 653, llevándose las fuentes y calzadas de la entrada de ella y cegando los brazales de la huerta, con otros muchos daños de que se me dió cuenta, y por hallarse la dicha ciudad sin propios ni rentas y los vecinos pobres que no se les podría repartir cosa alguna y no había de donde poner corrientes las dichas fuentes y reparos de ellas, de que necesitaba tanto, y porque conviene se haga con tanta brevedad de lo que procediese del donativo voluntario que por mi mandado se estaba diligenciando en la dicha ciudad de Cartagena, ciudad de Lorca, villa de Mazarrón y lugar de

Fuente Alamo, para que se cumpla, visto con los del mi Consejo y conmigo consultado, fué acordado de dar la presente por la cual vos mando que siendoos entregado lo procedido y lo que procediese del donativo voluntario que por mis órdenes estáis beneficiando en las dichas ciudades de Cartagena y Lorca, villa de Mazarrón y lugar de Fuente Alamo, hagáis gastar y que se gaste lo que fuere necesario en poner corriente el agua de las fuentes de la dicha ciudad para el sustento de sus vecinos y no en otro efecto alguno, de que se ha de tener libro de cuenta y razón para la dar cada y cuando que por mí fuere mandado, y de lo que se fuere obrando me iréis dando cuenta para que ordene lo que convenga, que con esta mi cédula y libranza vuestra y carta de pago de las personas que la dieren se les recibirá y pasará en lo que se diere y tomare de lo procedido de los maravedises, sin otro recado alguno, tomando la razón de ella Juan de Subiarte, mi contador, de resultas que la tiene de lo procedido del dicho donativo. Hecha en Madrid en 11 del mes de octubre de 1654. Yo el Rey.—Por mandado del Rey nuestro Señor.—Martín de Villela.—Tomó la razón de la cédula de S. M., Juan de.....»

El acuerdo de la Corporación, después de leído el anterior documento, fué que para las ciudades y pueblos que en él se citan, se partieran varios señores Capitulares a cumplir la orden real, y que para no perder tiempo en el arreglo de las calzadas y cañerías de las fuentes se pregonáran estas obras en Alicante, Orihuela, Murcia, Lorca, Totana y otras poblaciones del reino de Murcia, lo que prueba la penuria de agua que ya en fecha tan lejana sentía Cartagena, sin que hasta ahora fuera remediada.

**Para proporcionar recursos al Ayuntamiento con que ayudar al fin indicado de proveer de agua a los vecinos y a las Armadas, por Real**



**cédula de 11 de octubre de 1654, se autorizó por S. M. la exportación de veinte mil fanegas de trigo y diez mil de cebada, pagando el tributo de un real por fanega del primero y medio real de la de cebada y que de lo que se cobrase se vallese la ciudad para aderezar y poner corrientes las fuentes que necesitaba.**

Respecto a la pretensión del Ayuntamiento de fijar un impuesto al trigo y cebada que saliese de la población, se recibió otra Real Cédula, que fué leída en el mismo Cabildo en que se dió cuenta de la anterior, que era del tenor siguiente:

«El Rey.—Conde de Castro, mi Gobernador de lo Político y Militar de las ciudades de Murcia y Cartagena, Justicia y Regimiento de la dicha ciudad de Cartagena: Sabed que soy informado la falta grande que hay en la dicha ciudad de agua para los vecinos de ella y lo costoso que es llevarla para los que la pueden pagar, porque los pobres la beben de los pozos y de otras partes muy dañosas a la salud, después que la cañería de la fuente se ha perdido con la gran avenida que hubo en dicha ciudad en 5 de noviembre de 653, llevándose las fuentes y calzadas de la entrada de ella y cegando los brazales de la huerta con otros muchos daños de que se me dió cuenta y por hallarse la dicha ciudad sin propios ni rentas y los vecinos tan pobres que no se les podía repartir cosa alguna y no tener de donde poner corrientes las dichas fuentes y reparo de ella de que se necesitaba tanto y conviene se haga con toda brevedad, podáis embarcar y hacer se embarquen por el puerto de la dicha ciudad de Cartagena para estos reinos de Castilla, Valencia y Aragón, veinte mil fanegas de trigo y diez mil de cebada, pagando un real por cada fanega de trigo y medio por la de cebada, el cual hubiere de servir para el reparo de las dichas fuentes, y mis Armadas, que de ordinario llegaban al puerto de ella, pudiesen

proveerse del agua de que tanto necesitaban y atraer algún comercio para que así se cumpla. Visto por los del mi Consejo y conmigo consultado, fué acordado dar la presente por la cual os doy licencia y facultad para que por esta vez podáis sacar y embarcar por el puerto de esa dicha ciudad para los mis Reinos de Castilla, y para los de Valencia y Aragón y no para otros algunos, las dichas veinte mil fanegas de trigo y diez mil de cebada, pagando un real por cada fanega de trigo y medio por la de cebada, y los maravedises que procediere de los que se pagaren de la saca de lo referido, os podáis valer y valgáis de ellos para aderezar y poner corrientes las fuentes que necesita esa dicha ciudad y distribuirlos en hacer los dichos repartos, y no en otro efecto alguno, sin por ello caer ni incurrir en pena alguna, y mando a los aduaneros, portazgueros y demás personas a cuyo cargo fuere el impedir la saca del dicho trigo y cebada que se sacare por el puerto de esa dicha ciudad para que se sepa si habéis excedido en algo de lo que por ello se permite, teniendo libro de cuenta y razón de lo que montare el dicho real de cada fanega de trigo y medio de la de cebada y de lo que de ello se gastare en los reparos de las dichas fuentes para darla cada y cuando os fuere mandado, sin embargo de cualquiera leyes y pragmáticas que sobre lo susodicho disponen, que por esta vez dispenso con ella, dejándolas en su fuerza y vigor para lo sucesivo.—Hecho en Madrid a 11 días del mes de octubre de 1654.—Yo el Rey.—Por mandado del Rey nuestro Señor, Martín de Villela.»

El Ayuntamiento acordó atenerse a lo mandado en esta Real Cédula y ordenó que fuese pregonada por toda la ciudad para que llegase a conocimiento del vecindario.

En 4 de diciembre de 1654, se intentó ejecutar al Ayuntamiento por quinientos dieciséis mil reales de la pensión de los censos de Juan Bautista Preve, y los Comisarios, en 1.º de enero de

**1656, dicen que no habían podido desempeñar la comisión que se les había dado para oponerse al pago, porque con motivo de las vacaciones de Pascua, se hallaban ausentes la mayor parte de los Regidores nombrados para el caso.**

El 4 de diciembre del mismo año 1654, se intentó ejecutar al Ayuntamiento por la cantidad de quinientos dieciseis mil reales que se le reclamaban de pensiones del censo de Juan Bautista Preve, y los Capitulares acordaron hacer toda clase de gestiones judiciales y extrajudiciales para oponerse enérgicamente a tal ejecución, sin embargo de que se hicieran las cuentas para saber en concreto lo que realmente se debía, y reunido el Ayuntamiento el día primero de enero de 1656, los Comisarios nombrados para el efecto, hicieron saber al Ayuntamiento que no habían podido desempeñar la comisión que se les encargara, porque con motivo de las vacaciones de Pascua, se hallaban ausentes la mayor parte de los Regidores nombrados para el caso y en algún tiempo no volvió a hablarse del asunto.

**No encontramos que el Ayuntamiento haya vuelto a ocuparse del asunto a que nos venimos refiriendo, hasta que en 6 de julio de 1660, se habló en Cabildo de tres reales provisiones de la Chancillería de Granada, que fueron obtenidas a pedimento de don Agustín Ignacio Preve, Regidor e hijo de don Juan Bautista Preve, y se hicieron notorias por aquél en el Cabildo, que acordó se entregasen a los caballeros Comisarios para la defensa del pleito que seguían contra la Ciudad, los herederos de Preve.**

No encontramos que el Ayuntamiento haya vuelto a ocuparse del asunto a que nos venimos refiriendo, hasta que en 6 de julio de 1660, se habló en Cabildo de tres reales provisiones, emanadas de la Real Chancillería de Grana-

da: una era del 23 de noviembre de 1651 y mandaba a la Ciudad no arrendase ni al contado ni anticipadamente sus rentas de Propios; otra de 11 de mayo de 1660, ordenaba que la Ciudad no librase en las rentas y Propios de ella, y la última, de 3 de junio del año 1660, dictada en razón de haber puesto Administrador el señor Alcalde Mayor en la renta del pescado grueso, en la que se decía que el Alcalde y la Ciudad ponían mala voz a la renta de Propios. Estas tres provisiones fueron ganadas a pedimento de don Agustín Ignacio Preve—hijo de don Juan Bautista y Regidor del Ayuntamiento—quien las ha hecho notorias en el Cabildo, y éste acordó que se entregasen a los Caballeros Comisarios para la defensa del pleito y ejecución que por parte de los herederos de Preve se seguía contra la Ciudad, y para que aquellos dijese su parecer e informasen en razón de lo contenido en las referidas provisiones.

**En 13 de julio de 1660, los Regidores don Juan Carlos Tacón, don Juan Bolea y don Francisco González de Rivera, presentaron la cuenta de los maravedís que se les dieron para la defensa y liquidación del pleito de Preve, e hicieron demostración al memorial ajustado y respuesta al que presentó en el pleito don Agustín Ignacio Preve, por el que consta estarse debiendo de los corridos del Censo que aquel tenía, cuando parece estaba alcanzada su hacienda en ciento ocho mil ochocientos ochenta y nueve reales, sin otras partidas que contaba haber cobrado por cartas de pago que luego se hallaron, por lo que se mandó proseguir el pleito hasta terminarlo.**

En 13 de julio de 1660, los Regidores don Juan Carlos Tacón, don Juan Bolea Tacón y don Francisco González de Rivera, Comisarios nombrados para la defensa y liquidación del pleito ejecutivo y cuentas generales de lo cobrado

y redituado del censo de los noventa y cinco mil ducados, presentaron al Ayuntamiento la cuenta de los maravedís que se les dieron para llevar a cabo su comisión y pidieron, que se les pagasen doscientos setenta y ocho reales que habían suplido y se les librase lo necesario para seguir el pleito y fenecerlo y acabarlo en todas las instancias, por estar en estado que solo le restaba la determinación en ellas, y consistir en esto el alivio de la República, y excusar pleitos, gastos y embarazos, que eran precisos mientras que no se terminasen, y asimismo hicieron demostración al memorial ajustado, respuesta y satisfacciones de las dadas al que entregó en el dicho pleito don Agustín Ignacio Preve, por donde consta estarse debiendo de los corridos de dicho censo, según las cartas de pago y demás papeles presentados ante el receptor de la Real Chancillería de Granada y Presidente y Oidores de ella, que entendían en hacer el pago de lo que pretendía Agustín Ignacio Preve, cuando parece que no se le debía maravedí alguno de tales corridos, sino que estaba alcanzada la dicha hacienda y sus administradores en ciento ochocientos ochenta y nueve reales, sin otras partidas que constaba haber cobrado por cartas de pago que se han hallado y presentado después de hecho el memorial, y de otras que ha cobrado el dicho Receptor de deudores a esta ciudad.

El Cabildo mandó abonar a los Comisarios los doscientos setenta y ocho reales y les encargó prosiguieran el pleito hasta terminarlo.

**En el mismo Ayuntamiento de 13 de julio de 1660, la Ciudad dijo que todos los vecinos estantes, entrantes y habitantes en ella, estaban pagando los impuestos del censo de los noventa y cinco mil ducados que había tomado para la conducción de los ríos Castril y Guadahardal, y rindiendo estos impuestos más cantidad de la que importaban los réditos del cen-**

so, los herederos de Preve, valiéndose de la cláusula mañosa que su padre había conseguido con la mano que tenía con la mayor parte de los caballeros Regidores, y singularmente con el Alcalde Mayor don Francisco de Montenegro, que pretendía casarse, como lo hizo, con su sobrina doña Margarita Imperial, venían cobrando sin intervención de la Ciudad con tal malicia y confusión, que ascendía lo recaudado a mucho más de lo que importaban los réditos del censo.

En el mismo Ayuntamiento de 13 de julio de 1660, la Ciudad dijo lo que sigue:

«Como es público, esta ciudad y todos sus vecinos estantes, entrantes y habitantes en ella, están pagando y contribuyendo los impuestos para la paga del censo de los noventa y cinco mil ducados que por mandado y cuenta de S. M., tomó de Juan Bautista Preve para la conducción de los ríos de Castril y Guadahardal, cuyos réditos montan a razón de seis por ciento, sesenta y dos mil setecientos reales que se pagan de los siete maravedís por libra de pescado grueso que se mata en Escombreras los tres meses de abril, mayo y junio, siendo su precio principal tres maravedís en cada libra, es el impuesto siete, que dobla el dicho principal; y en el uno por ciento impuesto asimismo sobre todas las mercaderías que se desembarcan por este puerto, y en los mollajes dobles de toda la mercadería que asimismo se desembarca en el puerto, real por barril de atún, millar de sardinas y quintal de bacalao, y siendo así que los dichos impuestos rinden más cantidad de la que importan los réditos del dicho censo, y valiéndose los administradores y herederos de la hacienda de don Juan Bautista Preve, de la cesión y poder en causa propia que esta ciudad, sin reconocimiento del gravísimo daño que de ello se le seguía, le dió y que no debiera, al

dicho don Juan Bautista Preve, y asimismo de la cláusula mañosa que con la mano y poder que tenía con la mayor parte de los Caballeros Regidores, que a la sazón eran, y con el Licenciado don Francisco de Montenegro, Alcalde Mayor que fué de esta ciudad, que pretendía casarse con doña Margarita Imperial, sobrina del dicho Juan Bautista Preve, como en efecto se casó, diciendo que pudiesen cobrar sin intervención de esta ciudad ni de ninguno de sus Comisarios ni Regidores, todo lo que importasen los réditos en cada un año, de que han usado y usan con tanta malicia y confusión, que después de haber cobrado todo lo que han importado los dichos impuestos y grandes sumas de las rentas de propios en cantidad de ciento nueve mil reales más que han sumado todos los dichos réditos, esto además de ser muy verosímil y cierto que se han perdido muchos papeles y cartas de pago por no haberse librado por esta ciudad, ni tomado la razón su Contador, como se comenzó a hacer en sus principios, y para evitar daños tan considerables e infalibles, pleitos y gastos sobre cada carta de pago, como hoy actualmente está sucediendo con el pleito ejecutivo que contra esta ciudad sigue el dicho don Agustín Ignacio Preve, como hijo y administrador de la hacienda de su padre, ante los señores Presidentes y Oidores de la Real Chancillería de Granada, a cuyo pago está entendiendo Bartolomé Cárdenas Calderón, Receptor de ella, acuerda esta Ciudad, que sin que sea visto contravenir en manera alguna a lo mandado y dispuesto por las Reales provisiones de los dichos señores, con que a esta ciudad se le ha requerido, pues su ánimo no es de impedir el dicho pago, sino solo que se haga legítima y claramente, que de hoy en adelante ningún arrendador, o administrador, o mayordomo de los dichos impuestos, ni otros algunos deudores a esta ciudad, no puedan pagar ni paguen maravedí alguno sin libranza de esta ciudad des-

pachada, de que haya tomado la razón el Contador en la forma ordinaria, pena de que vuelvan a pagar segunda vez de sus propios bienes y hacienda los maravedís que pagaren en otra forma, y asimismo acuerda que todos los años se ajuste y fenezca cuenta con los dueños o administradores del dicho censo y con los arrendadores de los impuestos y propios judicialmente, la cual los Caballeros Comisarios que fueren a la sazón la han de traer fenecida y acabada a este Ayuntamiento, para el primero que se celebre después del día de Señor Santiago de cada un año, para que esta ciudad la vea y apruebe y junto con las cartas de pago se entren en el archivo, y este acuerdo se haga notorio a los arrendadores que son y fueren en adelante de los dichos propios e impuestos y al Mayordomo de esta ciudad, y se ponga por cabeza de los hacimientos que de aquí adelante se hicieren de las dichas rentas, para que no lo ignoren, apercibiéndoles que los volverán a pagar otra vez, como queda dicho, y este acuerdo no se pueda revocar en todo ni en parte en ningún tiempo, y para que tenga la validación y firmeza que conviene al servicio de Dios Nuestro Señor, bien y utilidad de esta ciudad y sus vecinos, se pida aprobación de él a S. M. y Señores de su Real Consejo de Castilla, en su Sala de Gobierno o en la Real Chancillería de Granada, o donde más convenga, lo cual piden los Caballeros Comisarios nombrados para la defensa de la dicha ejecución y pleito que contra esta ciudad sigue el administrador de los bienes y hacienda de don Juan Bautista Preve, que son los señores don Juan Carlos Tacón, don Luis García de Cáceres, don Juan Bolea Tacón y don Francisco González de Rivera y la mayor parte de sus mercedes con el Procurador General».

**En el cabildo celebrado el 5 de marzo de 1661, se quejó el Ayuntamiento de lo gravado que se hallaba por los embargos que pesaban**



sobre sus propios, de tal suerte que no podían pagar los salarios de los Regidores, Corregidores y Alcaldes Mayores, hallándose la Ciudad imposibilitada de cumplir sus obligaciones y defender sus privilegios y franquezas, por los alcances que tenía, debidos a adelantos hechos por el Ayuntamiento en servicio del Rey; a las quiebras que habían tenido sus rentas por la falta de comercio y a la esterilidad de los tiempos y pestífero contagio que padeció la población los años 1648 y 1649, en los que murieron más de catorce mil personas, y sobre todo por el censo de los noventa y cinco mil ducados que se tomaron para la conducción de las aguas de los ríos Castril y Guadahardal, para el riego de estos campos, que sobre no haber tenido efecto, daba lugar a verse cargada de costas y salarios, y para excusar tantos inconvenientes, se designaron varios regidores para que consultasen con abogados.

En el Cabildo celebrado el 5 de marzo de 1661, se quejó el Ayuntamiento de lo gravado que se hallaba por los embargos que pesaban sobre sus propios, de tal suerte, que no podían pagarse los salarios de los Regidores, Corregidores y Alcaldes Mayores, ni los hacimientos de rentas, hallándose la Ciudad imposibilitada de cumplir sus obligaciones y defender sus privilegios, pleitos y franquezas de sus vecinos, en que consistía la conservación y población de aquélla y la utilidad pública, cuyos alcances provenían de los adelantos hechor por el Ayuntamiento en las ocasiones que se habían ofrecido en el servicio del Rey; en las quiebras que habían tenido sus rentas por la falta de comercio y esterilidad de los tiempos, y del pestífero contagio que padeció la población en los años 1648 y 1649, en los que murieron más de catorce mil personas, y sobre todo por el censo de los noventa y cinco mil ducados que se tomaron para la conducción de los ríos, que no tuvo efecto,

y que continuamente se hallaba cargada de audiencias, ejecutores y receptores de la Chancillería de Granada, cuyas costas y salarios consumían los miserables restos que quedaban de sus propios y para excusar tantos inconvenientes y buscar el mayor alivio, se hacía preciso y necesario formar pleito y concurso de acreedores, en opinión del conde de Castro, que gobernó la ciudad y de otros señores Corregidores que fueron de ella, y para ocuparse de esto, designó el Ayuntamiento los mismos Regidores que entendieron en el pleito de Preve, para que consultaran con abogados y éstos dieran su parecer por escrito, por tratarse de negocio de tanta importancia.

No era solo el Ayuntamiento el que manifestaba sus quejas por la situación a que le había llevado el negocio de Preve, sino que al Concejo llegaron también las de los arrendatarios de las rentas de Mollajes y otras, a los que había encarcelado el Licenciado Bartolomé Cárdenas, de la Audiencia de Granada, por querer cobrarles lo recaudado para el pleito de Preve, en lugar de entregarlo al Ayuntamiento, como éste había acordado, para evitar las irregularidades a que tales cobros venían dando lugar.

No era solo el Ayuntamiento el que manifestaba sus quejas por la situación a que le había llevado el negocio de Preve, sino que también llegaron al Concejo las de los arrendatarios de las rentas de Mollajes, Almudí y Campo y Huerta, a quienes había encarcelado el Licenciado Bartolomé Cárdenas, de la Audiencia de Granada, por querer cobrarles lo recaudado para el pleito de Preve, cosa a la que se negaron por ser al Ayuntamiento a quien, para evitar los abusos e irregularidades señalados, debían entregar el dinero procedente de sus arrendamientos, como

ya vimos se había acordado por aquél en Cabildo de 13 de julio de 1660:

De las entrevistas habidas entre los Regidores y abogados, puestos de acuerdo y con anuencia del Ayuntamiento, se convino en hacer una transacción con los herederos de Preve, que se consignó en escritura pública.

**La escritura a que acabamos de referirnos, se otorgó en 3 de junio de 1661, ante el Escribano don Francisco Francos, siendo partes la representación del Ayuntamiento, que ostentaron sus Comisarios, y don Agustín Ignacio Preve, señor de la villa de Cúllar, y se hizo constar el convenio de haberse ajustado y dado forma a la cuenta y razón de lo que valían los arbitrios y lo que importaban los réditos del censo.**

La escritura a que acabamos de referirnos, otorgada ante el Escribano don Francisco Francos, en 3 de junio de 1661, por los Comisarios del Ayuntamiento y don Agustín Ignacio Preve, era del tenor siguiente:

«En la Muy Noble y Muy Leal ciudad de Cartagena, en tres días del mes de junio de 1661 años, ante mí, el Escribano público y testigos, parecieron presentes, de la una parte los Capitanes don Juan Carlos Tacón y don Francisco González de Rivera, Regidores de esta ciudad y sus Comisarios, para la defensa, transacción y concierto de los pleitos ejecutivos que contra ella, sus Propios y rentas se han seguido y siguen a pedimento del Capitán don Agustín Ignacio Preve, Regidor de esta ciudad y señor de la Villa de Cúllar, por sí y como administrador que es de los bienes y haciendas que quedaron por fin y muerte de Juan Bautista Preve, su padre; por los corridos de los censos de noventa y cinco mil ducados de principal que esta ciudad le hace y a cuerpo es del día 2 de mayo pasado que es bastante; y de la otra, el dicho don Agustín Ignacio Preve,

por sí y como tal administrador, a los que les doy fé conocer, y dijeron que por cuanto esta dicha ciudad y los otorgantes en su nombre y otros han seguido y siguen diferentes pleitos con el dicho Capitán don Agustín Ignacio Preve, originados todos de la confusión que ha habido en la cobranza de lo procedido y que ha ido procediendo de las rentas de siete maravedís por libra de pescado grueso del que se pesca y mata en estos mares los tres meses de abril, mayo y junio de cada año; y de la renta del uno por ciento de entrada, mollajes dobles y real por quintal de bacalao, millar de sardinas y barril de atún, todo impuesto para la paga del dicho censo, que con facultad real se arriendan por esta ciudad, como también de algunos propios y rentas de ella desde el día de la fundación del dicho censo, hasta el año pasado de 1650, por parecer no haber habido en la forma de la cuenta y razón de la dicha cobranza la precisa para que la ciudad tuviese la noticia necesaria de sus pagas hasta el dicho año de 1650, porque desde él hasta el día del Señor San Juan de junio, que vendrá este presente mes y año, está ajustada la cuenta con el dicho Capitán don Agustín Ignacio Preve, y de lo adeudado y cobrado del dicho censo y por cuenta el de que se ha de otorgar escritura ante el presente Escribano, en cuyo litigio se han hecho muchos gastos y reciben ambas partes daños y molestias por ella por excusarlas y dar buena forma a la paga de los dichos corridos, y que esta ciudad tenga las noticias necesarias de lo que paga por la dicha cuenta y valen los dichos arbitrios, y principalmente por servir a Dios Nuestro Señor, juntos, unánimes y conformes con asistencia del señor Licenciado don Juan Rodríguez de Valverde, Abogado de los Reales Consejos, Relator de la Real Chancillería de S. M., que reside en la ciudad de Granada, y Alcalde Mayor de esta ciudad, en conformidad del dicho acuerdo y comisión que a testimonio de él va inserto

en esta escritura, se han convenido y ajustado y dado buena cuenta y forma a la dicha cuenta y razón de lo que valen los dichos arbitrios, como cobranza de ellos y que importan los réditos del dicho censo en la forma y manera siguiente:»

**Por la primera condición de la escritura, la Ciudad se obligó a hacer que los arrendadores de ella, dentro de veinte días contados desde el que se hiciere el remate, afianzarían las rentas y cantidad líquida pagadera y a que las fianzas fuesen a favor de la Ciudad y de las personas que tenían poder para cobrar los réditos de los noventa y cinco mil ducados que se pagaban a Preve, a cuyo único efecto habían de arrendarse esas rentas.**

«Lo primero, que luego que se arrienden las rentas pertenecientes al dicho censo que están impuestas para la paga de él, que son: la de los siete maravedís en cada libra de pescado grueso, uno por ciento de entrada mollajes dobles, real por quintal de bacalao, millar de sardinas y barril de atún, que ha de ser por el día de San Juan de junio de cada un año, que el dicho remate ha de ser en la forma que se ha acostumbrado hasta aquí, esta ciudad ha de tener obligación a hacer que los arrendadores de ella dentro de veinte días, contados desde el en que se hiciere el dicho remate, afiancen las dichas rentas y cantidad líquida y pagadera de ellas, bajando los prometidos y a que las obligaciones y fianzas referidas sean a favor de esta ciudad y de las personas que su poder tienen para cobrar los réditos del dicho censo de noventa y cinco mil ducados, que se pagan a los herederos de Juan Bautista Preve, que es para el efecto que se han de arrendar las dichas rentas y no para otra cosa alguna.»

**El Capitán Agustín Ignacio Preve, se obligó a que cumplido cada año del arrendamiento de**

la renta, haría en el plazo de tres meses las diligencias judiciales contra los arrendadores y sus fiadores, para la cobranza de los maravedís que importaren sus arrendamientos, dando cuenta a la ciudad del estado de la cobranza, siendo obligación de aquélla el fenecer y acabar ésta, hasta conseguir que se se haya pagado al Capitán Preve, y en otro caso, sería su importe de cuenta de la ciudad.

«Lo segundo, es condición que el dicho Capitán Agustín Ignacio Preve, como administrador que es de los dichos bienes y hacienda, cumplido cada un año del arrendamiento de la dicha renta, ha de ser obligado dentro de tres meses, contados desde el dicho día en que se cumpla el año de dichos arrendamientos, a hacer las diligencias judiciales contra los arrendadores de ellas y sus fiadores, para la cobranza de los maravedís que importaren sus arrendamientos, cuyas diligencias que así ha de hacer se declara son ejecutivas, por lo que así debieren, sacando mandamiento y haciéndolas trabar y hecho así en el estado que tuvieren los dichos autos, dentro de los dichos tres meses, ha de tener obligación el dicho Agustín Ignacio Preve, entregar petición a uno de los Escribanos mayores del Ayuntamiento, en que dé cuenta a esta ciudad del estado de la cobranza y diligencias hechas en orden a ellas, por los dichos arrendadores y fiadores tomando testimonio de haber entregado la dicha petición a uno de los dichos Escribanos mayores, dentro de los dichos tres meses a que esta ciudad tenga noticia de ello y pueda hacer las diligencias que convengan contra los dichos arrendadores y sus fiadores, siguiendo los mismos autos ejecutivos para que no se atrase la paga y si a este mismo tiempo, aunque se hayan pasado los tres meses, quisiere el Capitán don Agustín Ignacio Preve proseguir con esta ciudad las dichas diligencias contra los arrendadores y fiadores,

lo ha de poder hacer de forma que lo que pagaren los deudores, ora sea en virtud de apremios hechos de pedimento de esta ciudad o del Capitán, ha de ser al susodicho, como tal administrador, hasta hacerse pago enteramente de lo que se le debiere de los corridos de los censos, porque habiendo hecho el dicho Capitán, dentro de los tres meses, despachar el mandamiento de ejecución contra los deudores y trabarla y entregada la petición al Escribano Mayor del Ayuntamiento, y tomado testimonio de ello no quisiere proseguir las diligencias para su cobranza, no se le ha de poder obligar a ello y será de la obligación de esta ciudad el fenecer y acabarla hasta conseguir el que lo hayan pagado al dicho Capitán don Agustín Ignacio Preve y por cuenta de esta ciudad, si no se consiguiese la paga.»

**Se impuso como condición, que si pasados tres meses en que el Capitán Preve había de ejecutar y trabar las ejecuciones y entregado la petición referida en la condición anterior, no lo hubiese hecho, sería de su cuenta y riesgo la cobranza de la cantidad líquida y pagadera que montare el arrendamiento de las rentas, si bien la ciudad, para ese fin, había de entregarle la escritura de obligación y fianza que tuviesen los llamados arrendadores, en la cláusula cuarta.**

«Lo tercero, es condición de que si pasados los tres meses en que el Capitán Preve ha de haber hecho ejecutar y trabar las ejecuciones, y entregada la petición referida en la condición antes de ésta y tomado el dicho testimonio, no lo hubiera hecho y cumplido así, ha de quedar por su cuenta y riesgo la cobranza de la cantidad líquida y pagadera que montare el arrendamiento de cada una de las dichas rentas del año que no cumplieren con lo referido, y ha de ser visto quedar hecha buena la dicha cantidad a esta ciudad por cuenta de los corridos del censo.»

«Lo cuarto, es condición que para que el Capitán Preve, quede obligado a cumplir con las condiciones antecedentes dentro de los tres meses, de hacer sacar el mandamiento de ejecución y trabarla y entregar la petición referida, ha de ser de la obligación de esta ciudad entregarle la escritura de obligación y fianzas que tienen los arrendadores aprobadas ya por cuenta y riesgo de esta ciudad, dentro de treinta días contados desde el día que se hubieren de hacer los dichos remates y arrendamientos, de cuya entrega ha de ser obligado a dar recibo en favor de esta ciudad el dicho Capitán, firmado de su mano.»

**Por esta condición quinta se disponía que el Ayuntamiento, no obstante la facultad que ya tenía de S. M. para imponer los arbitrios de que se trata, se obligaba, para mayor firmeza y validación de los arrendadores, a pedir nuevamente aquella facultad a S. M.**

«La quinta, es condición que por cuanto, aunque se ha buscado la facultad que esta ciudad tiene de S. M. para la imposición de la renta de los mollajes y real por quintal de bacalao, millar de sardina y barril de atún, la cual no se ha hallado, aunque la hay, y sin embargo de haber provisiones despachadas por los señores de la Real Chancillería de Granada, para que se use de las imposiciones para el pago de los censos, para mayor firmeza, validación y seguridad de los arrendadores de ello, esta ciudad ha de tener obligación de pedir nuevamente la dicha real facultad a S. M.»

**Con arreglo a la condición sexta, no podría librar maravedí alguno de los efectos de las rentas impuestas para la paga del censo, mas que hasta cuatro mil reales cada año para las limosnas que acostumbraba dar al clero, conventos de esta ciudad y Santo Oficio de la In-**



**quisición, en pescado libre, de la referida imposición de siete maravedís por libra de pescado grueso.**

«Lo sexto, es condición de esta escritura que esta ciudad no ha de poder ni pueda librar maravedí alguno de los efectos de todas las rentas e impuestos para la paga de los corridos del censo, si no fuese hasta en cantidad de cuatro mil reales y no más en cada un año, que ha de poder librar en la de siete maravedís en cada libra de pescado grueso, para las limosnas que acostumbra a dar al clero, conventos de esta ciudad y Santo Oficio de la Inquisición, en pescado libre de la dicha imposición, y si por algún accidente no se libraren por esta ciudad los dichos cuatro mil reales de la limosna referida al clero, conventos y Santo Oficio, la dicha cantidad no ha de poderse usar para otra cosa y ha de quedar como las demás, para la paga de los corridos y que corrieren de los dichos censos, y no debiéndose los corridos para extinguir parte del principal, y los libramientos que en otras maneras se hicieren sean nullos y de ningún valor ni efecto, como tampoco ha de poder librar en los dichos efectos esta ciudad maravedí alguno de más de los referidos y para lo que va mencionado, en caso que lo haga, han de ser ningunos; y por el mismo hecho se entienda que el Capitán Preve no ha de quedar obligado de cumplir con ninguna de cuantas condiciones contiene esta escritura, sino usar de sus derechos como si no la hubiera otorgado.»

**Al convenio con el Capitán Preve, no se le dió más tiempo de duración que el que él fuere administrador de los bienes y haciendas de su padre, quedando libres los menores en dicha administración para usar de la escritura de imposición del censo.**

«Lo séptimo, es condición que este trato y conveniencia ha de ser y extenderse durante el tiempo que don Agustín

Ignacio Preve, fuere tal administrador de los bienes y hacienda de su padre y no más, quedando como quedan libres los sucesores en la dicha administración y mayorazgo de ella para que puedan si quisieren usar de este medio o conveniencia, y si no quisieren no han de quedar obligados a estar y pasar por él, sino usar de su escritura y de la imposición del censo.»

**Se consigna que este contrato no ha de perjudicar el derecho que la ciudad tenía intentado en razón de no deber pagar los censos sobre que tenía pleito pendiente en el Real Consejo, reservándose además otros derechos a seguir los pleitos que le pareciere conveniente.**

«Lo octavo, los dichos Caballeros Comisarios, en nombre de esta ciudad declaran y protestan que este trato y conveniencia ahora ni en tiempo alguno no ha de perjudicar al derecho y derechos que la ciudad tiene intentado en razón de no deber pagar los dichos censos, sobre que tiene pleito pendiente en el Real Consejo, porque se ha de entender que en cualquier tiempo que los quiera seguir lo ha de poder hacer, sin embargo de este trato y conveniencia, porque ésta solo se hace a fin de que esta ciudad tenga noticia de lo que paga por razón de los censos y para la buena cuenta de ellos, como asimismo no le ha de perjudicar a los pleitos que tiene intentados e intentare en razón de no haber podido dar el poder en causa propia, como porque estos los ha de poder seguir y poner siempre que le pareciere conveniente, y lo mismo se ha de entender en el pleito que ha emprendido ante Bartolomé de Cárdenas Calderón, Receptor de la Real Chancillería, donde hoy está pendiente en el ínterin que se determinan o acaban de ajustar, porque de estos derechos siempre ha de poder usar de ellos esta ciudad.»

**El Capitán Preve hace constar que respecto de los instrumentos y escritura de fundación del Censo que la ciudad le paga, no está obligado, ni lo estuvieron sus antecesores, a dar cuenta a la ciudad, ni a otra persona alguna, de lo que han cobrado, cobran, ni cobraren, ni hacer lo demás que contiene esta escritura, y que el haber accedido a ello ha sido por la buena urbanidad y solo durante el tiempo de su administración, como ya vimos por la condición anterior.**

«Lo nono, el dicho Capitán Preve por sí y como dicho administrador, protesta y declara que respecto de los instrumentos y escrituras de la fundación de los censos que esta ciudad le paga y poderes en causa propia de que usa, no está obligado, ni lo estuvieron sus antecesores, ni están sus sucesores, a dar cuenta a la ciudad, ni a otra persona alguna de lo que han cobrado, cobran ni cobraren, ni hacer lo demás que contienen las condiciones de esta escritura, y que el haberse obligado en ellas a hacerlo en tiempo de su administración, ha sido por la buena urbanidad y correspondencia y a fin de servir a esta ciudad, que ahora ni en tiempo alguno les ha de perjudicar a los sucesores en el mayorazgo que fundó Juan Bautista Preve, su padre, el poder usar de las fundaciones de los dichos censos y sus condiciones, porque este derecho siempre quede reservado a los susodichos, y para ello los deja en su fuerza y vigor los autos ejecutivos para que puedan usar de ellos siempre que convenga.»

**Se establece en la décima condición, que la escritura de lo pactado, como queda expuesto, había de ser aprobada por el Ayuntamiento, obligándose sus Comisarios por una parte y el Capitán Preve por otra, a estar y pasar por todas cuantas condiciones se han puesto, observándolas y guardándolas sin excusa, y si algu-**

na contradicción se pusiese por alguna de las partes, pagará la inobediente a la obediente las costas y daños que se les siguiesen, y además pagará mil ducados para el Hospital de Señora Santa Ana, de esta ciudad.

«Lo décimo, es condición que esta escritura se ha de llevar a el Ayuntamiento de esta ciudad para su aprobación, en conformidad de la comisión que tienen los otorgantes, y aprobada, se ha de poner en este protocolo testimonio de ella, para que las copias que se dieren de esta escritura, sea con la dicha aprobación y con las calidades y condiciones con que han hecho el dicho trato y convenio, y dado esta nueva forma a la cobranza, paga y satisfacción de los corridos de los censos, y obligaron los Caballeros Comisarios a esta ciudad y sus propios y el Capitán don Agustín Ignacio Preve, los de la dicha su administración a que estarán y pasarán por todas cuantas condiciones se han puesto en esta escritura, observándolas y guardándolas todas ellas sin poner excusa ni contradicción alguna, porque confiesan y declaran ser todas convenientes y necesarias para la mayor claridad de la paga y que se excusen confusiones, y si alguna contradicción se pusiere por cualquiera de las partes, además de que no ha de ser admitida, ni quieren ser oídos en juicio ni fuera de él, sino fuese en los casos referidos en esta escritura, declarando en ella, pagará la parte inobediente a la obediente, cuantas costas y daños se siguieren y recibieren por razón de ello, cuya liquidación deja diferida en el juramento de la parte obediente con que ha de poder ejecutar, sin que sea necesario otro recado alguno, aunque de derecho lo deba hacer, y demás de ello ha de pagar la parte inobediente mil ducados para el Hospital de Señora Santa Ana, de esta ciudad, en que desde luego dan por condenados a sus partes, para cuya ejecución y cumplimiento obligaron

los Propios y rentas que han referido, habidos y por haber, dieron poder a las justicias y jueces de S. M. de cualquier partes y lugares que sean, especialmente a la de esta ciudad y señores Presidentes y Oidores de la Real Chancillería de Granada, cual más quisiere la parte obediente, a cuyo fuero y jurisdicción se someten, y a sus partes y lo juzgan y renuncian el suyo propio como vecindad y domicilio y la Ley *Sit combeneri de jurisdictione omnium judicum*, para que a ellos los compela y apremien, como por sentencia pasada en cosa juzgada; renunciaron las leyes, fueros y derechos de su favor y la general y derechos de ella y lo otorgaron y firmaron siendo testigos Alonso Mejías Bolea, Andrés García Siles, Francisco Mejías y Antonio Espín, vecinos de esta ciudad. Juan Carlos Tacón, don Luis García de Cáceres y Xara, don Juan Bolea Tocón, don Francisco González de Rivera, Agustín Ignacio Preve. — Ante mí, Francisco Francos, Escribano.»

Esta escritura fué leida en en el Cabildo celebrado el día 4 de junio de 1661, y la Corporación la aprobó, ratificó y dió por bien hecha, para que durante el tiempo a que se refiere, se estuviese y pasase por ella, poniéndose testimonio de su aprobación por el Escribano Mayor del Ayuntamiento, al pie de la escritura, que fué devuelta a Francisco Francos, Escribano, ante quien se otorgó, para que la protocolase en sus registros.

**Como consecuencia de la escritura ya transcrita, de 3 de junio de 1661, en 31 de diciembre del mismo año se otorgó otra de ajuste de cuentas entre la Ciudad y don Agustín Ignacio Preve, fijándose en primer termino la Comisión dada por la Ciudad para el ajuste de estas cuentas a don Juan Carlos Tacón, don Luis García de Cáceres, don Juan Bolea Tacón y don Francisco González de Rivera, Regidores y Comisarios, para el pleito contra los herederos de Preve, si**

bien los convenios que estableciesen habian de ser solo en principio y sin que tuviesen fuerza de obligar hasta que los viese y aprobase el Ayuntamiento, en presencia general de todos los caballeros regidores del mismo, ascendiendo el cargo contra la Ciudad, por razón de las pensiones del censo corridas desde la que se cumplió el día de Señor San Juan de junio del año 1651, hasta la del mismo día y fiesta de 1661, a seiscientos ochenta y nueve mil setecientos reales.

Como consecuencia de la escritura, ya transcrita, de 3 de junio de 1661, en 31 de diciembre del mismo año se otorgó otra de ajuste de cuentas, entre la ciudad y don Agustín Ignacio Preve, en los términos que siguen, de los que aparece alcanzada la hacienda de éste en cuatro mil quinientos ochenta y cuatro reales y diecisiete maravedís que había cobrado demás por las pensiones de los censos, hasta el año de 1661.

«En la Muy Noble y Muy Leal ciudad de Cartagena, ante mí el Escribano y testigos, parecieron presentes los Capitanes don Juan Carlos Tacón, don Luis García de Cáceres, don Juan Bolea Tacón y don Francisco González de Rivera, Regidores de esta ciudad y sus Comisarios, para ajustar las cantidades de maravedís que se han pagado a los hijos y herederos de don Juan Bautista Preve, de los corridos de los censos de los noventa y cinco mil ducados de principal que esta ciudad le hace, de la una parte, y de la otra, el Capitán don Agustín Ignacio Preve, señor de la Villa de Cúllar, Regidor de esta ciudad, por sí y como administrador que es de los bienes y hacienda que quedaron por fin y muerte de los dichos sus padres, a quien doy fé conocer, y en virtud de la Comisión de esta ciudad, que es del tenor siguiente:»

«Alonso Sánchez, Escribano del número de esta ciudad

y Mayor del Ayuntamiento de ella, testifico y doy fé que en el Cabildo extraordinario que esta Muy Noble y Muy Leal ciudad de Cartagena, tuvo en dos días de marzo de este presente año, habiéndose visto y vuelto a conferir las proposiciones que en él ante de 30 de abril pasado de este año, hechas por los señores don Juan Carlos Tacón, don Luis García de Cáceres, don Juan Bolea Tacón y don Francisco González de Rivera, Comisarios para el pleito que contra esta ciudad siguen las partes de los herederos de don Juan Bautista Preve y ajuste de las cuentas de él, entendido por la Ciudad y conferido sobre ello, por parecerles que era materia grave y necesitaba de apear algunas dificultades por la parte del dueño del censo, para que con mayor brevedad se concurriese el asunto propuesto; esta ciudad dió poder y comisión en bastante forma a los señores citados para ajustar con el administrador de la hacienda don Juan Bautista Preve, todos los puntos contenidos en la dicha proposición, quitando o poniendo lo que les pareciese conveniente o ampliándolos a pareceres de abogados o sin él, haciendo la escritura o escrituras que fueren necesarias con las cláusulas, declaraciones y firmezas que fueren menester para todo ello, y para ajustar todas las cuentas de los réditos del dicho censo, desde el día de su fundación hasta el de San Juan de este presente año de 1661, y lo anexo y dependiente para conseguir el pleito que ha pendido ante Bartolomé Cárdenas, Relator de la Real Chancillería de Granada, sobre las cuentas de las pensiones del dicho censo, desde su fundación hasta el año de 1650, y otros puntos que en él se contiene, de que esta ciudad apelaba en tiempo y en forma, y para aclararlo y ajustar o comprometerlo en Jueces Arbitros o en la forma y manera que a sus mercedes mejor les pareciere, haciendo en caso necesario las informaciones de utilidad que convengan, con tal que la escritura o escrituras que se hicieren en razón

de lo referido, la ha y ha de aprobar esta Ciudad en su Ayuntamiento, en presencia general de todos los Caballeros Regidores, y hasta estar aprobadas por la Ciudad no han de tener fuerza ni valitacion alguna, ni se ha de poder usar de ellas, como todo se ve y comision original queda en el libro Capitular del dicho año a que me refiero, y para que de ello conste, di el presente en Cartagena en diez dias del mes de marzo de mil seiscientos sesenta y un años, y lo signé.—Alonso Sánchez, Escribano. »  
19 «Y de ella usando, dijeron que por quanto entre esta ciudad y el dicho Capitán Preve ha habido diferentes pleitos ejecutivos, en razón de la liquidación y cobranza de los corridos de los dichos censos, algunos años antes del 1651, que la administración de ellos ha corrido por diferentes personas, de que no se halla buena cuenta y razón necesaria, por cuya razón han quedado reservados sus derechos a esta ciudad, del dicho Capitán Preve, para poderlos fenecer, como se ve en la escritura de transacción y nueva forma que está otorgada ante mí el Escribano, en 3 de junio de 1661, a que me refiero y porque lo cobrado de los dichos arbitrios y otros propios de esta ciudad de los dichos censos, desde el dicho año de 1651, inclusive, hasta el pasado del presente año de 1661, inclusive, hay y se ha hallado la buena cuenta y razón necesaria para ser corrida la dicha administración y cobranza a cargo del dicho Capitán don Agustín Ignacio Preve, los otorgantes, unánimes y conformes, de su voluntad, reconociendo lo mucho que conuendrá la liquidación de lo cobrado, los años referidos, con asistencia del Licenciado don Juan Rodríguez de Valverde, abogado de los Reales Consejos, Relator de la Real Chancillería de Granada, Alcalde Mayor de esta ciudad, por S. M., han ajustado la dicha cuenta con cargo y data de la manera siguiente:»  
no. «Cargo.—Lo primero, de seiscientos ochenta y nue-



ve mil setecientos reales que importan sus pensiones, que han corrido de los dichos censos desde la que se cumplió el día de señor San Juan de junio del año pasado de 1651, hasta la del mismo día y fiesta de señor San Juan de junio pasado de este presente año de 1661.»

**Por cuenta del referido cargo de seiscientos ochenta y nueve mil setecientos reales, se le han hecho buenos a esta ciudad veintinueve mil quinientos treinta y seis reales, cobrados por Preve, de Miguel de Figueroa, aparte de otras cantidades percibidas de Agustín García, Antonio de Castro, Alonso de Siles, Rodrigo de Pol, Andrés García Siles, Agustín García de Cáceres, Juan González de Rivera y Alberto Siella, que tuvieron a su cargo el cobro de los arbitrios del pescado, mollajes, etc., que ascienden en total a seiscientos noventa y cuatro mil doscientos noventa y cuatro reales, diecisiete maravedís, incluyendo dieciseis mil ciento veinticinco reales cobrados por el Receptor de la Audiencia de Granada, con lo que resultó alcanzado el Capitán Preve, en cuatro mil quinientos noventa y cuatro reales diecisiete maravedís, en cuyos términos quedó ajustada la cuenta sin que pudiera volver sobre ella ninguna de las dos partes.**

**Data.**—Por cuenta de los dichos seiscientos ochenta y nueve mil setecientos reales del dicho cargo, se le han hecho buenos a esta ciudad veintinueve mil quinientos treinta y seis reales, que el dicho don Agustín Ignacio Preve se cobró de Miguel de Figueroa, como cesionario de Leandro Baes de Padilla, en quien se remató la renta de siete maravedís por libra de pescado grueso, que empezó a correr en 1650 y se cumplió el siguiente de 1651, que la dicha cantidad de cuatro mil seiscientos noventa y siete reales que importaron las refacciones del dicho año, es lo que valió en él la dicha renta.»

«Asimismo se le han hecho buenos a esta ciudad, quince mil trescientos cincuenta reales del dicho Capitán Preve, que se cobraron de Agustín García el Mayor, como arrendador de la renta del uno por ciento de entrada, por un año, que cumplió el día de señor San Juan de junio de 1651.»

«Asimismo se le han hecho buenos a esta ciudad, doce mil reales que el dicho Capitán Preve cobró de Antonio de Castro, como arrendador de la renta de mollajes, un año, que cumplió en 1651.»

«Y asimismo se han hecho buenos a esta ciudad, veintinueve mil seiscientos reales que el dicho Agustín Ignacio Preve, recibió de Miguel de Figueroa, como arrendador de la renta de siete maravedís por libra de pescado del segundo año de su arrendamiento, que se cumplió el día de señor San Juan de junio de 1652, cuya cantidad y tres mil setecientos treinta y cuatro reales, que montaron las refacciones, es la que importó el arrendamiento de la dicha renta del dicho año.»

«También se han hecho buenos catorce mil setecientos treinta y tres reales que el dicho Capitán Preve cobró de Alonso de Siles, como arrendador de la renta del uno por ciento de un año, que se cumplió el día de señor San Juan de junio de 1652.»

«Asimismo se han hecho buenos dos mil trescientos setenta y cuatro reales, que el dicho Capitán Preve cobró de Alonso de Siles, como arrendador de la renta de mollajes dobles, un año, que se cumplió el día de señor San Juan de junio de 1652.»

«Asimismo se le han hecho buenos a esta ciudad treinta y ocho mil setecientos cincuenta reales, que el dicho Capitán cobró de Rodrigo de Pol, como arrendador de la renta de siete maravedís por libra de pescado, que se cumplió el día de señor San Juan de junio de 1653, cuya cantidad y tres mil setecientos cincuenta y ocho reales que valieron

las refacciones del dicho año, es lo que valía la dicha renta del año referido.»

«Y asimismo se han hecho buenos a esta ciudad siete mil setecientos cincuenta reales, que el dicho Capitán cobró al dicho Rodrigo de Pol, como arrendador de la renta de uno por ciento de entrada, que cumplió en San Juan de junio de 1653.»

«Item, se le han hecho buenos a esta ciudad, cinco mil reales, que el dicho Capitán Preve cobró de Alonso de Siles, como arrendador de la renta de mollajes dobles, por un año, que cumplió el día y fiesta de señor San Juan del año de 1653.»

«También se han hecho buenos a esta ciudad, treinta y ocho mil ochocientos reales de vellón, que el dicho Capitán Preve cobró de Rodrigo de Pol, como arrendador de la renta del pescado grueso, del segundo año de su arrendamiento, que se cumplió en San Juan de junio del año pasado de 1654, con los cuales y con tres mil setecientos ocho reales, que le valieron las refacciones de dicho año, es lo que importó la renta.»

«Asimismo se le han hecho buenos siete mil quinientos veintiocho reales, que el dicho Capitán Preve cobró de Alonso de Siles, como arrendador de la renta de uno por ciento de entrada de un año, que cumplió el día de señor San Juan de junio de 1654.»

«Y asimismo se le han hecho buenos a esta ciudad, cinco mil diecinueve reales, que el Capitán Preve cobró de Andrés García Siles, como arrendador de la renta de mollajes dobles, un año que se cumplió el día de señor San Juan de junio del año pasado de 1654.»

«También se le han hecho buenos a esta ciudad treinta y ocho mil seiscientos noventa y nueve reales que el dicho Capitán cobró de Rodrigo Pol, como arrendador de la renta de siete maravedís por libra de pescado, que se cumplió

el día de señor San Juan de junio de 1655, los cuales y tres mil ochocientos nueve reales que valieron las refacciones del dicho año, son lo que valió la dicha renta.»

«Y asimismo se le han hecho buenos a esta ciudad cinco mil reales, que el dicho Capitán cobró a Alonso de Siles, como arrendador de la renta del uno por ciento de entrada, un año, que se cumplió el día de señor San Juan de junio de 1655.»

«Y asimismo se le han hecho buenos a esta ciudad cuatro mil setecientos reales, que el dicho Capitán Preve recibió de Alonso de Siles, como arrendador de la renta del impuesto de mollajes dobles, de un año, que se cumplió el día de señor San Juan de junio de 1655.»

«Y asimismo se le han hecho buenos a esta ciudad cincuenta y tres mil novecientos ochenta y cuatro reales, que el dicho Capitán Preve cobró de Agustín García de Cáceres, como arrendador de la renta del pescado grueso, un año de los tres porque se hizo el dicho remate, que se cumplió el día de señor San Juan de junio del año de 1656, cuya cantidad y tres mil novecientos cuarenta y cuatro reales, que hubo de refacciones el dicho año, es lo que importó su arrendamiento.»

«Asimismo se han hecho buenos a esta ciudad diez mil ciento cincuenta reales, que el dicho Capitán Preve cobró de Agustín García, el mayor, como arrendador de la renta de uno por ciento de entrada, un año, que se cumplió en San Juan de 1656.»

«También se le han hecho buenos a esta ciudad seis mil setecientos setenta y cinco reales, que el dicho Capitán Preve cobró de Rodrigo de Pol, como arrendador de la renta de mollajes dobles de un año, que se cumplió en San Juan de junio de 1656.»

«Asimismo se hicieron buenos a esta ciudad cincuenta y tres mil setecientos sesenta y siete reales, que el dicho

Capitán Preve cobró de Agustín García de Cáceres, arrendador de la renta del pescado grueso, un año que se cumplió el día de señor San Juan de junio de 1657, que es el segundo año de su arrendamiento, los cuales y cuatro mil ciento sesenta y uno reales que hubo de refacciones el dicho año, hacen la cantidad del arrendamiento.»

«También se han hecho buenos seis mil cuatrocientos ochenta y tres reales, que el dicho Capitán cobró de Rodrigo de Pol, como cesionario de Andrés García, arrendador de la renta del uno por ciento de entrada, un año que se cumplió el día de señor San Juan de 1657.»

«También se le han hecho buenos tres mil novecientos cincuenta reales que el dicho Capitán Preve cobró de Agustín García, arrendador de la renta de mollajes dobles, de un año que se cumplió en San Juan de junio de 1657.»

«Asimismo se le han hecho buenos a esta ciudad cincuenta y cuatro mil setenta y uno reales, que el dicho Capitán Preve cobró de Agustín García de Cáceres, del tercero y último año del arrendamiento de la renta de siete maravedís por libra de pescado grueso, que se cumplió el día de señor San Juan de junio del año pasado de 1658, y tres mil ochocientos cincuenta y siete reales que hubo de refacciones el dicho año, fué el arrendamiento entero de él.»

«Y asimismo se le han hecho buenos dos mil cinco reales, que cobró el dicho Capitán de Alonso de Siles, arrendador de la renta de mollajes dobles, pertenecientes al dicho censo, un año que se cumplió el día de San Juan del año pasado de 1658.»

«Asimismo se le han hecho buenos a esta ciudad cincuenta y ocho mil trescientos setenta y nueve reales, que el dicho Capitán Preve cobró de Rodrigo de Pol, como arrendador del pescado grueso, un año que fué el primero de su arrendamiento del pasado de 1659, los cuales y tres mil seiscientos veintiuno reales que hubo de refacciones, son el valor que tuvo en él la dicha renta.»

«Item, se han hecho buenos a esta ciudad cinco mil seiscientos cincuenta reales, que el dicho Capitán Preve cobró de Rodrigo de Pol, arrendador de la renta del uno por ciento de entrada, un año que cumplió el día de señor San Juan del pasado de 1659.»

«Item, se han hecho buenos a esta ciudad tres mil quinientos sesenta y siete reales y medio, que cobró el dicho Capitán Preve de Agustín García, el mayor, como arrendador del impuesto de la renta de mollajes dobles, un año que se cumplió el día de San Juan del pasado de 1659.»

«Y asimismo se han hecho buenos cincuenta y siete mil novecientos veintiuno reales, que el dicho Capitán Preve cobró de Alonso de Siles, arrendador de la renta del pescado grueso, un año que se cumplió el día de señor San Juan del año 1660, los cuales y cuatro mil setenta y uno reales que importaron las refacciones el dicho año, fueron el valor de la dicha renta.»

«Item, se han hecho buenos a esta ciudad quince mil doscientos cincuenta reales, que el dicho Capitán Preve cobró de Agustín García, el mayor, arrendador del uno por ciento de entrada, que se cumplió el día de señor San Juan de junio de 1660.»

«Asimismo se han hecho buenos ocho mil quinientos reales, que el Capitán Preve cobró a don Juan González de Rivera, como arrendador de la renta de mollajes dobles, un año que se cumplió el día de señor San Juan de junio de 1660.»

«Asimismo se han hecho buenos a esta ciudad cincuenta y ocho mil reales, que el dicho Capitán cobró de Alonso de Siles, como arrendador de la renta del pescado, un año que se cumplió el día de señor San Juan de junio, de este presente año de 1661, los cuales y cuatro mil reales que importaron las refacciones, es lo que valió la renta este presente año.»

«Asimismo se han hecho buenos a esta ciudad veintisiete mil quinientos ochenta y tres reales y once maravedís, que el dicho Capitán Preve cobró de don Juan González de Rivera, como arrendador de la renta de uno por ciento de entrada, un año que se cumplió el día de señor San Juan de este presente año de 1660.»

«Asimismo se han hecho buenos catorce mil setecientos cincuenta reales, que el dicho Capitán Preve cobró de Alberto Sicilia, como arrendador de la renta de mollajes dobles, de un año que se cumplió el día de señor San Juan pasado de este presente año de 1660.»

«Que las dichas partidas suman y montan como de ellas parecé, setecientos diez mil cuatrocientos diecinueve reales y diecisiete maravedís, que son los que parece haber cobrado el dicho Agustín Ignacio Preve.»

«De los cuales se han de bajar dieciseis mil ciento veinticinco reales, que en dos partidas están y ha hecho buenas a esta ciudad don Bartolomé de Cárdenas Calderón, Receptor de la Real Chancillería de Granada, que asistió en esta ciudad al pago de los réditos de estos dichos censos, la una de ocho mil quinientos reales, que el dicho Receptor cobró de Juan González de Rivera, por arrendamiento de un año de la renta de mollajes dobles, que se cumplió en San Juan de junio del año pasado de 1660, y otra de siete mil seiscientos veinticinco reales que el dicho Receptor cobró de Agustín García, el mayor, como arrendador del uno por ciento de entrada, de resto de quince mil doscientos cincuenta reales del año de su arrendamiento, que se cumplió el día de San Juan de 1660, como se ve del auto de liquidación de lo cobrado por el dicho Receptor, con acuerdo del Licenciado don José Boy Martín, abogado de la ciudad de Murcia, su fecha en ella a 12 de septiembre de 1660, en que está liquidación de lo cobrado por cuenta de los censos hasta el año 1651, inclusive, como se verá del

dicho auto, que está en el cuaderno de las dichas ejecuciones, en poder del Capitán Preve, a quien se bajan las dichas dos partidas del cargo que se ha hecho, porque en el año 1660, se le han ya cargado enteramente, lo que importaron los arrendamientos de las dichas dos rentas, como se puede reconocer en esta escritura, con que vienen a quedar liquidados por data a favor de esta ciudad, hecha la dicha baja, seiscientos noventa y cuatro mil doscientos noventa y cuatro reales y diecisiete maravedís, que restados de estos los seiscientos ochenta y nueve mil setecientos reales, que es la cantidad que importan las once pensiones de los censos contenidos en esta escritura hasta este presente año de 1661, como se ha mencionado en ella, ha pagado esta ciudad, más y alcance de los dichos once años, al señor don Agustín Ignacio Preve, en cuatro mil quinientos cuarenta y ocho reales y diecisiete maravedís.»

«Y de la manera que dichos otorgantes confesaron haber hecho y ajustado la dicha cuenta, y el dicho Capitán Preve se dió por alcanzado, por lo que toca a los años mencionados en esta escritura en los dichos cuatro mil quinientos noventa y cuatro reales y diecisiete maravedís, y ambas partes declararon lo han hecho con toda justificación y con vista de los papeles y demás recados que han sido necesarios para ello, y obligaron los propios y renta de su parte, que no la contradirán en manera alguna y por ninguna causa ni razón que sea, para lo cual renunciaron a las leyes de este caso como en ellas se contienen, y así lo contradijeron, además de que no quieren ser oídos en juicio ni fuera de él, pagará a la parte obediente, la inobediente, todas las costas y daños que se le causaren en cada liquidación; queda diferido en su juramento sin que sea necesario otro recado para lo cual obligan los propios y rentas de sus partes, muebles raíces habidos y por haber, y para su ejecución y cumplimiento dieron poder a los Justicias y Jueces de



S. M., de cualesquiera partes que sean, que a ello nos compelan y apremien en cosa juzgada, renunciaron las leyes, fueros y derechos que son en favor de sus partes y a general y derechos de ella, y así lo otorgaron y firmaron, siendo testigos Pascual Segado, Juan Moreno Veson, vecinos de esta ciudad; doy fé conocer a los otorgantes. Juan Carlos Tacón, don Luis García de Cáceres y Xara, Juan Bolea Tacón, Francisco González de Rivera, don Agustín Ignacio Preve.—Ante mí, Francisco Franco, Escribano.»

**En el libro Capitular aparece, con relación a la misma escritura, el testimonio del escribano Francisco Franco, por el que se hace constar que en el Cabildo de 28 de marzo de 1662 se vieron dos escrituras, otorgadas entre la Ciudad y don Agustín Ignacio Preve, una relativa a los impuestos cargados para los censos de los noventa y cinco mil ducados y la otra de conformidad de las cuentas hechas entre ambas partes, cuyas escrituras fueron aprobadas por el Ayuntamiento, una vez oídas y entendidas.**

En el libro Capitular aparece, con relación a la mencionada escritura, el siguiente testimonio: «Francisco Franco, escribano público del número de esta ciudad de Cartagena, certifico y doy fe que en el Cabildo ordinario que esta Muy Noble y Muy Leal Ciudad de Cartagena tuvo hoy, 28 días del mes de marzo de 1662 años, habiendo precedido certificación de los porteros de sala de haber citado a todos los Caballeros Regidores del Ayuntamiento, que han estado en esta ciudad para la aprobación de las escrituras otorgadas con el señor don Agustín Ignacio Preve, así de la que ya estaba aprobada por la Ciudad, por no haber precedido la dicha citación, como por la que estaba por aprobar, se vieron en el Ayuntamiento dos escrituras que por parte de esta Ciudad se han otorgado con el señor don

Agustín Ignacio Preve, por sí y como administrador de los herederos de Juan Bautista Preve; la una, en razón de la forma que se ha de tener desde la fecha de ella en adelante, que fué en 3 de junio del año pasado de 1661, para la cobranza de los impuestos que están cargados para la paga de los censos de los noventa y cinco mil ducados, y que haya la buena cuenta que conviene, y la otra, otorgada en la misma forma, en 31 de diciembre del año pasado, en las cuentas que de conformidad de ambas partes se han hecho y ajustado, así de lo que han importado los impuestos como de lo que ha cobrado el Capitán Preve líquidamente, bajando las refacciones, desde San Juan de junio de 1651, hasta el día del 1661, todo inclusive, que ambas escrituras quedan insertas en el dicho libro Capitular y por la Ciudad entendido, parece las aprobó y a lo en ellas contenido y que sin embargo que la primera escritura se había aprobado por la Ciudad antes de ahora, por haber sido condición expresa de la dicha comisión, que los Caballeros Comisarios tuvieron para hacerla, hubiese de proceder para su aprobación citación general y entonces había faltado este requisito, se aprobó de nuevo con él, y se acordó que para mayor claridad de las dichas escrituras y que se hallase siempre que fuere necesario, tomare la razón de ellas el Contador de esta ciudad en los libros de su cargo, mencionando el alcance que esta ciudad hace el dicho tiempo y que este testimonio de la dicha aprobación se pusiese al pie de las dichas escrituras, como más en forma consta y parece del dicho libro Capitular que queda con los papeles del Ayuntamiento a que me refiero, y para que de ello conste en ejecución del dicho acuerdo y para el efecto contenido en él, di éste en Cartagena en 28 de marzo de 1662: y lo signé, Francisco Franco, Escribano.»

**Oldas y entendidas las anteriores escrituras, fueron aceptadas por el Ayuntamiento, y como**

en ellas consta de una manera fehaciente el enorme sacrificio de cerca de setecientos mil reales, que solo en diez años satisfizo Cartagena para la conducción de los ríos Castril y Guadahardal, juzgamos interesante darlas a conocer para que se vea la justicia que asiste a esta ciudad, para verse dotada de aguas, como esperamos sucederá pronto; en lo que afecta a las potables, por la Mancomunidad de los Canales del Taibilla, y en las del riego, por la Confederación del Segura, cuya actuación jugará un papel decisivo en el porvenir de Cartagena y de la comarca entera, por lo que ya nos ocupamos de ella, y volveremos a hacerlo de nuevo en el sentido que corresponda al desenvolvimiento de los inconmensurables valores puestos en sus manos para el desenvolvimiento de la riqueza nacional.

Oidas y entendidas las escrituras relacionadas por el Ayuntamiento, fueron aceptadas y aprobadas unánimemente y se acordó que para darles mayor fuerza, al pie de las mismas se pusiera el testimonio de la aprobación, y, como en ellas constan, aunque no de una manera detallada, sino en conjunto, las partidas que el Ayuntamiento satisfizo de sus propios y arbitrios para las obras de la conducción de los ríos Castril y Guadahardal, que solo en diversos censos se eleva a la, para aquellos tiempos, respetable suma de cerca de setecientos mil reales, hemos creído conveniente ocuparnos de esos documentos, para que de modo fehaciente quede constancia del enorme y estéril sacrificio que Cartagena ha realizado en aquellos lejanísimos tiempos para ver de convertir a sus campos de secano en regadío, y la fatalidad, los procedimientos de la época, las guerras y sucesos nacionales de todas clases, fué todo adverso para ella, y en compensación de tanto sacrificio y de tanta constancia, justo será que, al fin, vea satisfechas sus eternas

aspiraciones, en estos tiempos de beneficiosa y honda transformación de la región, que espera su redención, por lo que a las aguas potables se refiere, de la Mancomunidad de Municipios, constituida para el abastecimiento de sus poblaciones y centros militares y comerciales, como la Base Naval de Cartagena y su importantísimo puerto, y en lo que afecta al riego de las vastas planicies de esta zona costera, de la Confederación Hidrográfica del Segura, de la que anteriormente nos hemos ocupado, y de la que volveremos a hablar luego, porque su actuación juega un papel decisivo para el porvenir de Cartagena y de la comarca entera.

**Otorgada la escritura de arreglo de cuentas, entre la Ciudad y don Agustín Ignacio Preve, en 31 de diciembre de 1661, no volvió a tratarse seriamente del asunto de la conducción de los ríos Castril y Guadahardal, si bien la ciudad seguía sacrificándose con la paga de las pensiones de las cantidades facilitadas a S. M. para aquel fin, lo que era causa de la vida miserable que arrastraba la municipalidad, y, una vez más, en Cabildo de 28 de noviembre de 1673, se presentó una cuenta para que se viese, examinase y aprobase, por no existir las que se había acordado llevar, a causa, sin duda, de la anormal situación en que estaba el Ayuntamiento desde que Carlos II había sucedido en el Trono a su padre Felipe IV, en cuya época Cartagena había llegado a una gran decadencia.**

Otorgada la escritura de arreglo de cuentas, de que ya nos ocupamos, entre la Ciudad y don Agustín Ignacio Preve, en 31 de diciembre de 1661, no volvió a tratarse seriamente del asunto de la conducción de los ríos Castril y Guadahardal, si bien la ciudad seguía sacrificándose con la paga de las pensiones debidas por las cantidades facilitadas a S. M. para aquel fin, y únicamente de vez en

vez, el administrador de los bienes de la testamentaría de don Juan Bautista Preve, solicitaba del Ayuntamiento el arreglo y liquidación de lo recaudado de los impuestos establecidos para la paga del principal y réditos del censo, que de tantos años venía pesando sobre los propios y rentas concejiles, que hacían arrastrar una vida miserable a la municipalidad.

Otra vez más, el 28 de noviembre de 1673, se vió en Cabildo una cuenta hecha por los regidores don Luis García de Cáceres, don Pedro Francisco Rato, don Francisco González de Rivera y don Sebastián de Hoyo Santelices, comisionados para ajustar las cantidades de maravedís que se habían pagado a los hijos y herederos de Preve, de los corridos de los censos de los noventa y cinco mil ducados, de acuerdo con don Jacinto Antonio Preve, administrador entonces de los bienes y hacienda que quedaron por fallecimiento de don Juan Bautista, y con asistencia del Escribano Mayor del Ayuntamiento. Estos Comisarios dijeron que querían dar conocimiento de ellas a la Ciudad, para que, con citación general de todos los Caballeros Regidores, las vieran y las reconocieran, con las justificaciones que habían precedido, y vistas, las aprobasen y diesen comisión para poderlas otorgar y hacer la cuenta de los atrasados, hasta San Juan del citado año, y la Ciudad las aprobó y dió comisión a los Regidores para que las otorgasen con don Jacinto Antonio Preve, como tal administrador, con la advertencia de que, el alcance que la Ciudad hacía a dicha hacienda, de las sobras de las pensiones que paraban en poder del administrador, se dejasen para la cuenta final.

Acordó también el Ayuntamiento, que los Regidores confirieran con don Jacinto Antonio Preve las pretensiones que éste tenía, en orden a otras cantidades, y que para las que fuesen dudosas, nombrasen abogado de ciencia y

conciencia, así de Cartagena como de fuera de ella, para que, todos de acuerdo, se terminasen en justicia las dichas pretensiones, así como el intentar que Preve aprobase y ratificase las cuentas hasta 1671, y se les dió poder sin limitación para otorgar cualquier escritura de compromiso con las cláusulas y firmezas que para su validación fuesen necesarias.

No existen dichas cuentas, ni hay constancia de que se llevaran a término y cumplimentaran los anteriores acuerdos, cosa que tiene una fácil explicación, por la situación anormal que venía atravesando el Ayuntamiento desde que Carlos II sucedió en el Trono a su padre Felipe IV, durante cuyo reinado se había iniciado ya la decadencia y ruina de Cartagena, que continuó de una manera alarmante y progresiva en el reinado del último vástago de la Casa de Austria.

**La ruina y la desolación de Cartagena, no solo era debido a los continuos impuestos que sobre ella pesaban, sino a los constantes donativos forzosos que se hacían para la Corona; al ir y venir a la ciudad de ejércitos y armadas reales a su puerto, para las guerras, y a los cuantiosos dispendios que constantemente se hacían para las necesarias fortificaciones y para adquisición de pertrechos de boca y guerra, para poner a la población a cubierto de cualquier golpe de mano de las escuadras extranjeras.**

La ruina y la desolación de Cartagena, no solo era debida a los continuos impuestos que sobre ella hacían pesar los Consejeros reales y el Ayuntamiento, sino a los constantes donativos forzosos para la Corona; al ir y venir a la ciudad de ejércitos, y armadas reales a su puerto, para las guerras, y a los cuantiosos dispendios que constantemente se hacían para las necesarias fortificaciones y reparos de

elas, adquisición de pertrechos de boca y guerra, y todo cuanto era necesario y urgente para poner la población al amparo de un golpe de mano de las escuadras de las naciones con las que se sostenían aquellas guerras que consumían el Erario Real y las maltrechas rentas de las poblaciones de la Monarquía.

**Las numerosas tropas que con tanta frecuencia llegaban a Cartagena, bien para su guarnición y defensa, bien para embarcar en las galeras reales, cometían en la ciudad toda clase de fechorías y abusos, sucediéndose tan continuamente los crímenes y los robos, que el vecindario abandonaba la población ante la impotencia de las autoridades para corregir tales desmanes.**

Las numerosas tropas que con tanta frecuencia llegaban a Cartagena para su guarnición y defensa, o para embarcar en las galeras reales, tomaban la población como ciudad conquistada y eran innumerables, no solo los abusos y vejaciones de que la hacían objeto al amparo de sus fueros, sino que los crímenes y los robos se sucedían tan continuamente, que, impotentes las autoridades civiles y militares para evitar tantas tropelías, el vecindario abandonaba una población, donde no estaban seguras ni vidas ni haciendas.

**Durante los años 1677 y 1678, una terrible epidemia, que parece fué de peste bubónica, contribuyó grandemente a la despoblación de Cartagena, no solo por el número considerable de víctimas que ocasionó, sino por la huida de los moradores, y, con todo, solo quedaron aquí ochocientos vecinos, poco antes de terminar el siglo XVII, no obstante lo cual los herederos de Preve no cesaban en sus pretensiones de cobrar lo que querían se les pagase.**

Durante los años 1677 y 1678, una terrible epidemia,

que parece fué de peste bubónica, como la aparecida anteriormente, y de la que ya hicimos mención, contribuyó grandemente a la despoblación de Cartagena, no solo por el considerable número de víctimas que ocasionó, sino por la huida de los moradores, que a bandadas la abandonaban, para ir a establecerse en los pueblos de otras comarcas, donde gozaban de mejor salud, y fué tal la despoblación, que, poco antes de terminar el siglo XVII, solo había en la población, según documentos de la época, ochocientos vecinos.

No obstante la miserable situación de los propios y rentas concejiles, la familia Preve apretaba continuamente a la ciudad y seguía en sus pretensiones de cobrar lo que quería se le pagase, y entablaba litigios que ocasionaban cuantiosos gastos.

**Muerto Carlos II, en 1.º de noviembre de 1700, estalló la guerra entre el pretendiente a la Corona de España, el Archiduque Carlos, y Felipe de Borbón, en quien aquella recayó, y Cartagena abrazó decididamente el partido del nieto de Luis XIV, proclamándole como su legítimo Rey y Señor, sin embargo de haber sido erigido el Archiduque Rey de España en los Reinos de Cataluña, Aragón y Valencia, haciéndose llamar Carlos III, y no pasando desapercibido para éste la importancia de Cartagena, como plaza fuerte y puerto militar de primer orden, hacia ella dirigieron las miradas sus partidarios, los ingleses, que vinieron decididos a conquistarla, lo que consiguieron el 24 de junio de 1706, por la traición del conde de Santa Cruz de los Manueles, Cuatralbo de las Galeras de España, que en lugar de ir con sus navíos a la defensa de Orán, se unió a la escuadra inglesa.**

Muerto Carlos II, en 1.º de noviembre de 1700, estalló



la guerra entre el pretendiente a la Corona de España, el Archiduque Carlos, y Felipe de Borbón, en quien aquélla recayó, y Cartagena abrazó decididamente el partido del nieto de Luis XIV, proclamándole como su legítimo Rey y Señor, sin embargo de haber sido el austriaco erigido por Rey de España en los Reinos de Cataluña, Aragón y Valencia, haciéndose llamar Carlos III. No podía pasar para éste y sus partidarios, desapercibida la importancia de Cartagena como plaza fuerte y puerto estratégico, y hacia ella dirigieron los ingleses sus miradas, decididos a conquistarla, lo que se llevó a cabo por haber traicionado la causa de Felipe V, el Cuatralbo de las Galeras de España, don Luis Manuel, conde de Santa Cruz de los Manueles, quien se unió a la escuadra inglesa, mandada por el Almirante Lake, defensor de la causa del Archiduque, y pusieron sitio a la ciudad, tomándola el 24 de junio de 1706, y en poder de los parciales del pretendiente Carlos estuvo, hasta el 11 de julio del mismo año, en que, después de un asedio de cinco días, fué recuperada por el duque de Berwick y el guerrero Obispo de Cartagena, don Luis de Belluga y Moncada, quedando en ella como Gobernador, el Mariscal de Campo don Gabriel Mahoni.

**Continuaba encendida la guerra en España, por los años a que nos referimos; el dinero escaseaba, las peticiones de donativos para la Corona llovían sobre las ciudades, y Cartagena sufrió las consecuencias del estado anormal que atravesaba la Monarquía, por ser su puerto el más frecuentado por las armadas reales y por el que salían los navíos abarrotados de bastimentos para los ejércitos.**

Continuaba encendida la guerra en España, por los años a que nos referimos; el dinero escaseaba, las peti-

ciones de donativos forzosos y voluntarios para la Corona, llovían sobre las ciudades, y Cartagena, más que ninguna otra, sufría las consecuencias del estado anormal que atravesaba la Monarquía, por ser su puerto el más frecuentado por las armadas reales, y por donde salían las tropas destinadas al Principado de Cataluña, además de que se embarcaban grandes cantidades de pólvora y balas, y de que también partían de él los navíos abarrotados de bastimentos de boca para los ejércitos en campaña.

En una de estas expediciones de tropas para Cataluña, marchó el soldado de Galeras Francisco García Roldán, fundador del Santo Hospital de Caridad, y ya no se volvieron a tener noticias suyas, lo que hace suponer que muriera en aquella cruenta lucha.

**En la época que nos ocupa, se produjo un incendio, aunque sin consecuencias, en la Casa de la Pólvora, situada en el Molinete, y alarmado el vecindario, pidió el traslado de los peligrosos polvorines a un lugar apartado de la población, para que la ciudad gozase de la tranquilidad que había perdido, desde que a mediados del siglo XVI se había edificado la célebre Casa del Rey, en la que tan enormes cantidades de pólvora había almacenadas.**

En la época que nos ocupa se produjo un incendio, aunque sin consecuencias lamentables, en la Casa de la Pólvora, situada en el Molinete, y alarmado el vecindario pidió en masa el traslado de los peligrosos polvorines a un lugar apartado de la población, donde, en caso de repetirse el siniestro, pudiera la ciudad gozar de una tranquilidad, que había perdido desde que, a mediados del siglo XVI, se había edificado en el centro de la urbe, la célebre Casa del Rey, que también a principios del siglo XVII sufrió otro incendio, y se temió entonces, y no sin razón, la

destrucción de Cartagena, por la enorme cantidad de pólvora que allí había almacenada.

**La Casa del Rey, de que acabamos de hacer mención, constituía un verdadero arsenal, pues en ella, según la describe el Licenciado don Francisco Cascales, en el "Discurso de la ciudad de Cartagena", dado a la estampa el año 1598, había de todos los elementos, pertrechos y provisiones que los barcos precisaban, y en la contigua, una completa fábrica de excelente pólvora, de la que se proveía, como de las demás cosas, bizcocho, armas, artillería, etc., a las armadas reales, que a ese efecto venían a este puerto, en el que embarcaban y desembarcaban príncipes y caballeros italianos, franceses, flamencos, húngaros, tudescos, albaneses y moros.**

La Casa del Rey, era un verdadero Arsenal, pues en ella había de toda clase de pertrechos y provisiones para los barcos, y hace su descripción el Licenciado don Francisco Cascales, en el «Discurso de la ciudad de Cartagena, dirigido a la misma», dado a la estampa el año 1598, del modo siguiente:

«Esta casa es un fortísimo alcázar; parte labrada de cantería, parte de piedra viva, y parte de ladrillo, murada al derredor toda a modo de isla, y por dentro edificada con gran artificio. Hay tres grandísimos patios: sin otras muchas, una muy espaciosa escalera, que por ella suben a caballo hasta los altos corredores. Mucha sala, mucho aposento, retretes, camaranchones, desvanes, fosos, sótanos, bodegas, despensas, almacenes. Esto sirve a los tablones y lanchas: esto a la artillería, xarcia, aparato y pertrechos; aquello a las gumenas, áncoras, árboles y antenas: esotro a los barriles de pólvora, a los arcabuces, mosquetes, picas, lanzas, morriones, coseletes blancos y

grabados: acá la panatica; aquí acuden veintiocho hornos que hay en la ciudad de cocer bizcocho: acullá la provisión de queso, de tocino, de legumbres, de saladura. Hay arrimada a esta casa otra, ni más ni menos del Rey, donde se hace la pólvora, que es la mejor y más fina que se gasta en el mundo. Y es una estación admirable ver el ruido de los molinos y de los ingenios, y la gente que allí se ocupa y trabaja: ver cada día que amanece gran número de hombres ocupados en diversos oficios, unos en el refinador, donde hay quince calderas, tres capacísimas para el fuego de refinar el salitre, y doce para lexía, la cual en ella se cuaja y reviene en salitre finísimo: otro en seis molinos de pólvora, donde echado salitre y carbón a vueltas en los alfanges, tiran valientes acémilas, con unos valencines y gamellas, asidos y prendidos a los talones de palos; otros en los ingenios, que son cinco, separados en dos palacios muy grandes. Ver aquellas ruedas de peina-zos, que topando en las ruelas de abaxo, gobierna cada ingenio una gran viga, y la viga cuatro mazos con sus cabezas de metal, que baten en cuatro morteros de bronce una gran masa de pólvora. Y esta pólvora de los molinos va a los ingenios; de los ingenios a los financos, donde se cierne y se le da el grana; y de los financos la sacan al patio para enxugalla en no menos que cuarenta artesas, y enxuta la embarrilan y llevan a la casa de municiones. Para el gobierno de estas y proveimiento de todo tiene S. M. aquí todos estos oficiales: proveedor y veedor de las armadas, capitán y contador de la artillera, fiel y mayordomo de la casa, tenedor de bastimentos, y de todos gastos y salarios su pagador. Y con ser personas de gran cuidado y asistencia al servicio del Rey, apenas pueden cumplir con sus oficios; tanta es la máquina y peso de las cosas. Porque suele venir aquí una y otra y otra armada por pólvora, por bizcocho, por provisión, por armas, por

artillería, que es una babilonia que pasma el juicio. Aquí embarcan y desembarcan príncipes y caballeros, italianos, franceses, flamencos, húngaros, tudescos, albaneses y moros: y son de ver los esclavos de las galeras, cuando salen a hacer leña, y cuando a hacer agua, que la hay aquí la mejor del mundo para la navegación, porque fuera de ser muy sana, por ser algo salobre y gruesa, se sustenta mucho tiempo en la mar sin corromperse, hasta que se adelgaza y queda purísima. Y para la gente regalada cuatro fuentes hay de agua muy delgada y muy dulce, que a muy poca costa se pueden proveer y proveen las casas de ordinario.»

**Ante la situación general que España atravesaba, por los tiempos que estudiamos, ya se comprende que el Concejo no podía ocuparse de otra cosa, más que de atender a las circunstancias de la guerra, sin poder dedicar su atención ni a los abastecimientos de agua, ni a nada que afectase a los servicios de la ciudad, que estaba totalmente abandonada.**

Ante la situación general que España atravesaba, por los tiempos que estudiamos, ya se comprende que el Concejo no podía ocuparse de otra cosa más que de fortificaciones, atender a las circunstancias de la guerra y al servicio de S. M., y cuidar, aunque no como debiera, de la administración municipal, sin poder dedicar su atención a los abastecimientos de aguas, obras públicas, ni a nada de lo que pudiera ser necesario para los principios más elementales de la vida ciudadana, cuyos servicios estaban totalmente abandonados.

**Terminada la Guerra de Sucesión, en virtud del tratado de Utrech, firmado en 1713, por el que el Archiduque don Carlos renunciaba a la Corona de España, volvió la normalidad a la nación, y es entonces cuando Cartagena comen-**

**zó a entrar en franco período de renovación, siendo declarada Departamento Marítimo del Mediterráneo, por R. O. de 5 de Julio de 1728.**

Terminada la llamada Guerra de Sucesión, en virtud del tratado de Utrech, firmado en 1713, por el Archiduque don Carlos renunciaba a la Corona de España, vuelve la normalidad a la nación, y es entonces cuando Cartagena entra, aunque lentamente, en franco período de renovación, acrecentada pocos años después, por haber sido declarada, por Real orden de 5 de julio de 1728, Departamento Marítimo del Mediterráneo, y por el comienzo de la construcción de los Reales Arsenales, por lo que nos consideramos en el deber de ocuparnos en este momento, ya que cronológicamente hemos llegado a la época de fundación del centro naval que dió origen a la gran Base y Astilleros de hoy, de su historia y de las evoluciones que una y otro han seguido, lo mismo que las construcciones de buques, y la ciudad misma, que, como veremos, va unida íntimamente a las glorias y a la historia de la Marina, y para que éstas puedan continuarse, no nos falta más que disponer del único elemento de que carecemos: de agua potable.

En 1721 se trató no solo de fijar aquí el Departamento de Galeras y sus atarazanas, sino también de construir Arsenal para navíos y que fuera punto de reunión e invernadero de nuestras fuerzas navales, habiéndose comisionado para hacer la traza o plano al brigadier don Alejandro de Res, además de la que presentó el prestigioso marino, conde de Bene, siendo ambos proyectos enmendados por don Sebastián Feringan, quien vino a poner en obra la construcción del Arsenal en 1731, aunque no tuvo efecto por entonces.

Tampoco se llevó a cabo otro proyecto redactado por don Esteban Panon, en 1739, y aprobado por el duque

de Montemar, muerto ya don José Patiño, que es con el que había tomado cuerpo la idea, que realizó el marqués de la Ensenada, como luego veremos, de llevar a cabo esta magna obra, con la que estaba tan encariñado.

Sus grandes miras hacia la marina volvieron la atención del Gobierno sobre Cartagena, siendo su primera determinación mandar en 1719 a don Juan Medrano que levantara un mapa e informase acerca del estado del puerto y de su fondeadero.

Atraídas por el anuncio de las obras en proyecto, acuden a Cartagena gentes de todas partes, y son continuas las peticiones que se hacen al Ayuntamiento de solares para la construcción de edificios, y rápidamente aumentan en la ciudad las casas de vivienda.

**Cuando había sido elevado el marqués de la Ensenada a la cumbre de su favor y estaba resuelto a realizar las grandísimas mejoras que Cartagena requería, entró en ella el marqués de la Victoria con su escuadra y encontrando lo peligroso de su deteriorado muelle, consultó a la Corte sobre su rehabilitación y dispuso se hiciera en la cabeza del mismo una fuente para la aguada de los buques.**

Cuando había sido elevado el marqués de la Ensenada a la cumbre de su favor y estaba resuelto decididamente a realizar las grandísimas mejoras que Cartagena requería, dice Vargas Ponce, entró en ella don Juan José Navarro, el primer marqués de la Victoria, con su gloriosa escuadra, quien encontrando en primer término lo peligroso de su deteriorado muelle, consultó a la Corte sobre su rehabilitación, para lo que creyó bastaban dieciocho mil reales, anunciando que de proseguir el abandono no se alcanzaría con dieciocho mil pesos.

Al mismo tiempo dispuso se hiciera en la cabeza del muelle, que se observa en los fotografados que de éste

publicamos, como se hallaba en aquella época, una fuente para la aguada de los buques, que malgastaban tiempo y pipería, obligados a rodarla por tierra, cuando por siete mil reales podía traerse desde la plaza en un acueducto.

**Ya antes, la sabia política de los Reyes Católicos, había conocido la gran importancia de los puertos, y vuelta la ciudad de Cartagena a la Corona, se trató de reparar sus ensenadas, pero descubierta América a la sazón, se fijó la atención en los puertos del Océano.**

Ya antes, la sabia política de los Reyes Católicos, había conocido cuán grande era la importancia de los puertos marítimos y cuán justa la ley que desde Alonso el Sabio los declaraba de dominio regio, y vuelta entonces la ciudad de Cartagena a la Corona, se trató de reparar sus ensenadas, pero descubierta América en esta coyuntura, llamó y se fijó la atención en los puertos del Océano y como el de Cartagena, aun en su estado decadente, ofrecía seguro abrigo a las escuadras de Galeras, hubo doble culpa para no llevar adelante ni siquiera su limpieza.

**Ensenada penetró el celo del marqués de la Victoria y en 27 de marzo de 1746 le envió el plan para el nuevo Arsenal, encomendándole formase una comisión para examinarlo y proponer sobre él, y expresa su opinión, contraria a encerrar la dársena donde se ha construido, estimando debía abrirse en el Almajar, dándole comunicacion un cauce, con lo que es la dársena actual.**

Ensenada, sigue diciendo Vargas Ponce, penetró el celo del comandante de la escuadra, aquí anclada, y con fecha 27 de marzo de 1746, le envió el plan para el nuevo Arsenal, que creyó ser el de Bene y era el corregido de Ferin-gan, encomendándole formase una junta para examinarlo y proponer sobre él. Así autorizado el marqués, forma su



junta, consulta los planos y proyectos remitidos, oye a los vocales, examina el terreno por sí y, de todo, concluye, como se verá, señalando el poco espíritu de lo propuesto y estimando se perdía la dichosa y oportuna ocasión de volver la antigua celebridad a tan frecuentada población; el resguardo a su puerto y el ofrecer a la Marina moderna el Arsenal más completo del mundo. Su propósito no estaba de acuerdo con lo proyectado, porque dice venía a «encerar la dársena en la última parte del puerto invernal, donde solían acogerse las galeras, en este rincón, dominado de montes que lo cobijan bajo tiro de fusil.»

Era de opinión que la dársena se estableciese en el Almajar, dándole comunicación un canal con lo que es dársena hoy y Navarro quería dejar de puerto. Así quedaba la nueva plaza, dice Vargas Ponce, «capaz de cincuenta navíos de línea y de centenares de buques mercantes, aislada del puerto y libre de todo padrastro y de cualquier asalto, bien defendida la ciudad de ataques terrestres, constituyéndola como inexpugnable por tierra y sobre todo, desaparecía el funesto Almajar.» Agregaba, además, que se duplicaba también la extensión del ancladero, pudiendo estar con independencia varias escuadras.

**Vargas Ponce, era un entusiasta defensor de la idea del marqués de la Victoria, de establecer la dársena en el Almajar, lamentándose de que este proyecto no fuera adoptado como se merecía, con lo que se hubiera ahorrado, dice, mucho dinero y millares de vidas, que el Almajar ha costado.**

Vargas Ponce, era un entusiasta defensor de la idea del marqués de la Victoria, de establecer la dársena en el Almajar y se expresa de este modo:

«Cuando en el día se registra un Arsenal en miniatura, uno y otro espalmador aptos para tan pocos navíos, cuyos

árboles se presentan allí tan espesos como los bosques que los produjeron y cuya proximidad en un accidente de fuego, en un temporal deshecho, en un bombardeo o ataque puede ser tan completamente funesto a la Armada como a la Nación. Cuando se recuerda el inmenso coste de largos mil millones de reales expendidos ya en formar y defender departamento tan angostado y otros miles en mantener oficinas e individuos de su dotación. Cuando, más que todo, se enumeran con horror los miles de inapreciables marineros, de útil maestranza y honrados vecinos que ha devorado el Almajar con sus mortíferos hálitos, y cuánto cuesta el lento remedio de levantar a fuerza de brazos sus edificios, entonces crece la pena y desconsuelo de que el grandioso y bien concebido y saludable pensamiento del primer marqués de la Victoria, no fuera adoptado como merecía. Ya no es dable se realice, que hay ocasiones y oportunidades en la vida semejantes al tiempo: el que pasó no vuelve y sólo deja estable y como vinculado el remordimiento de su mal logrado y desperdiciado. Otro de menos celo, tal vez hubiera desistido de comunicar sus ideas; Navarro, dejó a la posteridad que lo juzgara, y penetrado de amor al Rey y a la Marina, no omitió el coadyuvar a empresa tan importante como la perfección y comodidad del nuevo Arsenal. Fué así que despues de trece proyectos revisados y enmendados, adoptados y repudiados sucesivamente, ya en 1749, trató Feringan de poner en planta el más prodigioso, del que publicamos un grabado.

**La traición de don Luis Manuel, conde de Santa Cruz de los Manueles, que dió lugar a la toma de Cartagena por los ingleses, la consideramos como la causa decisiva del establecimiento del Arsenal militar en este maravilloso puerto, y la inicial del engrandecimiento de la ciudad.**

La traición a que hubimos de referirnos de don Luis

Manuel, conde de Santa Cruz de los Manueles, Cuatralbo de las galeras de España, que debía acudir con dos navíos al socorro de la plaza de Orán, que se hallaba sitiada por un poderoso ejército de moros, y que por la defección del conde se perdió para España, siendo reducidos a la esclavitud sus valientes defensores, la consideramos como la causa decisiva del establecimiento del Arsenal, por el valor estratégico que se reconoció a nuestro maravilloso puerto, cosa que no podía ocultarse al ilustre marqués de la Ensenada, a quien se debe, con la fundación de este Centro naval, en el que ya había pensado anteriormente su antecesor don José Patiño, el engrandecimiento e importancia que luego alcanzó la ciudad.

**Había en Cartagena, en la época a que nos referimos, setenta y cinco piezas de artillería, de bronce, una de ellas procedente de la batalla de Lepanto, que había sido regalada a la ciudad por don Juan de Austria.**

Había en Cartagena, en la época a que nos referimos, setenta y cinco piezas de artillería, de bronce, una de ellas de extraordinaria magnitud, que procedía de la batalla de Lepanto y que le había correspondido a don Juan de Austria en el reparto del botín que se cogió a los turcos, que la llevaban en la galera Capitana. Hecha donación de ella a esta ciudad, la conservaba como glorioso trofeo de aquella epopeya naval, hasta que fué enviada a Barcelona, en donde ignoramos la suerte que ha corrido.

**Lepanto, fué la magnánima aspiración de todo un siglo a la soberanía de la verdad, la sanción del cristianismo y el triunfo de la libertad del hombre, y aun cuando de momento fueron insignificantes las consecuencias materiales del célebre combate, para el que salió de Cartagena parte de la armada de don Juan de Austria, hi-**

cieron cambiar por completo la orientación del mundo, porque durante un período de setenta años el Gobierno de Constantinopla apenas emprendió empresa alguna de importancia, lo que vino a ser principio de su decadencia, por la pérdida, más que material, de la fuerza de opinión, que es la que constituye el principal poder de los pueblos conquistadores, poder que se adquiere una vez, y que perdido, no se recobra nunca.

Lepanto, ya que hablamos de la gloriosa jornada que tuvo lugar en sus aguas, y que para celebrar su triunfo se instituyó por la Iglesia la fiesta del Rosario y se añadió a la letanía el *Auxilium Cristianorum*, fué la magnánima aspiración de todo un siglo a la soberanía de la verdad y de la inteligencia; la sanción indeleble del cristianismo; el triunfo de la libertad del hombre, sostenida y proclamada instintivamente por los mismos que rendidos a la voluntad de un César contribuían a refrenar el vuelo naturalmente impetuoso del pensamiento, como dijo un historiador.

Insignificantes fueron, a la verdad, las consecuencias inmediatas y materiales del célebre combate de Lepanto, más no por ello puede decirse que fuera estéril. Setenta años, y aún más, duraron las paces de la República con la Puerta, y en todo aquel período de tiempo, apenas se emprendió por Turquía empresa alguna de importancia, lo que manifiesta el desaliento y postración a que condujo al gobierno de Constantinopla aquella derrota.

Setenta años de inacción en Imperio tan pujante, a quien parecían venir estrechos los límites de la tierra, sin que interiormente le abrasaran nuevas discordias, ni le intimidasen en el exterior otros contratiempos, indican bien claramente que el golpe recibido le había quebrantado y vino a ser principio, aunque lejano, de su decadencia. Así lo reconoce Poujoulat en su Historia de Constantinopla,

quien se expresa en estos términos, hablando de la batalla de Lepanto; «Aquella jornada gloriosa para los cristianos, fué la época de la decadencia de los turcos, pues no sólo les costó a éstos hombres y bajeles, pérdida fácil de reparar, sino la fuerza de opinión, que es la que constituye el principal poder de los pueblos conquistadores, poder que se adquiere una vez y que perdido, no se recobra nunca».

Lo mismo escribe Bonald, quien dice: «He aquí la verdad histórica: La Turquía no vuelve a levantarse desde la batalla de Lepanto; perdió este día el ascendiente moral que había hecho su fuerza durante tres siglos y medio».

**El origen de la Liga para la guerra contra los turcos, proviene de la carta que el Papa escribió desde Roma al Rey Felipe II, en 5 de mayo de 1551, requiriéndole para que le enviase la mayor armada que pudiese, porque la Iglesia pedía con lágrimas su ayuda, y en las capitulaciones se establecía que había de ser Capitán General de la Armada, don Juan de Austria, lo que denota la preponderancia que se daba a España y al caudillo, que había de conducir a la gloria que apetecían, a las armas cristianas, para lo que hubo de salir de Cartagena, no solo la galera Capitana, sino la flota vencedora, correspondiendo así a esta ciudad ese honor, y el de que Miguel de Cervantes, que intervino heroicamente en este combate, haya permanecido luego algún tiempo en esta población, desempeñando el oficio de alcabalero real.**

El origen de la Liga para la guerra contra los turcos, proviene de la carta que Su Santidad escribió desde Roma al Rey don Felipe II, en 5 de marzo de 1551, excitándole a ese fin, carta que se conserva en la Biblioteca Nacional, Cod. G. 51, folio 281, en la que aparece el Papa requiriendo al Monarca español para que le enviase la mayor armada que pudiese, porque la Santa Iglesia pedía con lágrimas su ayuda.

Las Capitulaciones de la Liga fueron hechas en el año 1571, a 25 días del mes de mayo, según el texto latino, y según el castellano, que aparece copiado en la Crónica de Jerónimo Torres y Aguilera, el día 29 del mismo mes.

En estas Capitulaciones se establecía lo que sigue: «Tiene que ser Capitán General de la Armada y de los Ejércitos de tierra que han de servir en la Armada, el carísimo don Juan de Austria, el cual, conveniendo su voto con los otros, como General de las galeras de Su Santidad, y con el General de las galeras del Excmo. Sr. Duque y General de los venecianos, se ejecute lo que a la mayor parte de ellos les pareciere que conviene. En su defecto, habrá de ser Capitán General, Marco Antonio, nombrado por la Majestad Católica y de los demás confederados aprobado, aunque aconteciera que fuera General de la Armada de Su Santidad, como del Rey Católico o del Duque y Senado de Venecia».

Se convino también que los confederados, cualquiera que fuera su Capitán General en la Liga, no usaría de propio estandarte, sino de aquél que fuera común a ésta, y así se llamaría Capitán General de la misma Liga, según se consigna en la historia del combate naval de Lepanto, de don Cayetano Rosell.

Murieron en este famoso combate, sin igual en los tiempos modernos, según Mariana, hasta veinticinco mil musulmanes; cayeron prisioneros cinco mil, y fueron rescatados del cautiverio doce mil cristianos.

Los aliados sufrieron la pérdida de ocho mil hombres, de ellos, dos mil españoles, ochocientos pontificios y los restantes venecianos.

Los infieles perdieron, por lo menos, doscientas diez galeras, ciento treinta apresadas y las restantes sumergidas o presas de las llamas, contra sólo quince de los vencedores. En los navíos otomanos se hallaron muchas

riquezas y en particular en la galera de Alí Bajá, el cual cayó mortalmente herido en medio de sus gentes, apoderándose entonces la consternación de todos los musulmanes. Atribúyese este hecho a Miguel de Cervantes, soldado nacido en Alcalá de Henares y gloria luego de nuestra Patria, como autor del Quijote, quien después de una heroica lucha, en la que perdió la mano izquierda y recibió dos heridas en el pecho, disparó el arcabuz sobre el general otomano arrebatándole al mismo tiempo la bandera que tremolaba. A Cartagena, como digimos, le corresponde el honor de que de su puerto haya salido la Capitana y la flota de esta histórica expedición, así como el de que Cervantes estuviese aquí, después de este glorioso combate, desempeñando el oficio de alcaballero real, de lo que hay constancia en el archivo de Simancas.

**Se vé, por lo expuesto, cuán grande era la preponderancia que se daba a España y la confianza que todos los confederados tenían en que don Juan de Austria, era el que indiscutiblemente les había de conducir a la gloria.**

Se vé, por lo expuesto, cuán grande era la preponderancia que se daba a España y la confianza que todos los confederados tenían en que don Juan de Austria, era el que indiscutiblemente les había de conducir a la gloria que se apetecía para las armas cristianas, como así ha sucedido, en lo que hay para Cartagena, en donde, al ser nombrado Capitán General, embarcó por primera vez aquel Serenísimo Señor, un señalado honor, como otros muchos que iremos enumerando y poniendo de manifiesto, a fin de que no lleguen nunca a caer en el olvido y se puedan perpetuar todos los timbres gloriosos de esta población, que los tiene de la más alta distinción.

**La galera Capitana, en que don Juan de Austria había de embarcar en Barcelona, para la guerra del Turco, salió de Cartagena con la flota de**

**Requessens, quien en 1568 había hospedado aquí en su casa a don Juan, cuando por primera vez tomó el mando de las Galeras de Cartagena, desde la referida Capitana, que Felipe II había hecho preparar para su hermano, con gran lujo y todos los adelantos de la época.**

La galera Capitana, que condujo a Barcelona el marqués de Santa Cruz, para que don Juan de Austria embarcase allí al emprender la guerra del Turco, salió de Cartagena con el resto de la flota de don Luis de Requessens, Comendador Mayor y lugarteniente de don Juan, al que había hospedado en su casa cuando en mayo de 1568 vino a embarcar en este puerto por primera vez para tomar el mando de las treinta y tres galeras que componían la flota de Cartagena, con la que salió a custodiar y recibir, en 4 de junio de 1568, a los bajeles que venían de Indias, volviendo luego a limpiar de corsarios las costas del Mediterráneo.

La citada Capitana, que don Felipe II hizo preparar para que su hermano embarcara en Cartagena, poco después de ser nombrado Capitán General de las galeras del Mediterráneo, era del corte veneciano, con todos los adelantos de la época, tan ligera para navegar como fuerte para resistir. Su casco, se había construido en Barcelona y la suntuosa popa en Sevilla: medía, según el Padre Coloma, ochenta y dos codos de eslora, veintidós de manga y doce de puntal, y ya don Juan la conocía de la primera expedición hecha desde Cartagena, en la que no hubo pruebas peligrosas, sino que sirvió de práctica y enseñanza, como era la idea de Felipe II, de lo que constituía el mecanismo de una flota y un ejército de desembarco; aprendizaje del modo de dirigir estas fuerzas reunidas, algo así como unas maniobras de conjunto de las armadas que don Juan había de dirigir en la concertada guerra con



tra los otomanos, ya largo tiempo convenida con el Papa y con los venecianos.

En esta gloriosa jornada puso don Juan de manifiesto el acierto con que el Rey le otorgó el nombramiento de Capitán General, con las facultades que constan en la copia del título que se le confirió en 15 de enero de 1568 y que a continuación reproducimos, por su histórico interés.

**Título de Capitán General de la mar expedido en 15 de enero de 1568, por S. M. el Rey don Felipe II, a favor de su hermano D. Juan de Austria, en virtud del cual tomó por primera vez en Cartagena, el mando de las galeras del Mediterráneo, en 4 de junio de 1568, para salir primero a recibir y custodiar la flota que venía de Indias y volver luego a limpiar de corsarios las costas de este mar, y, hecho este aprendizaje, emprender la guerra contra los turcos.**

«Al Serenísimo Señor don Juan de Austria.

Don Felipe, etc., Habiéndose de proveer el cargo de nuestro Capitán General de la mar, que hasta aquí ha tenido don García de Toledo, por no poderlo servir ni continuar más por sus indisposiciones y falta de salud, y habiéndose mandado dar nueva orden en lo que toca a nuestra galeras y crecer y aumentar el número de ellas y que todas anden de chusma, marinería, gentes de guerra, unas y otras hechas servir armadas y proveídas, teniendo fin a entretener de ordinario una gruesa armada con las dichas galeras en servicio de Dios Nuestro Señor y gloria de su Santo nombre, fé y religión a que Nos enderezamos todas nuestras oraciones y empresas y para resistir y ofender a los turcos e infieles que infestan la mar, puertos y costas de la cristiandad y para la guarda y conservación de las tierras y dominios de la Santa Sede Apostólica de Roma y de nuestros reinos y señoríos, Estados amigos y

confederados y aliados nuestros, siendo este cargo de la calidad, confianza e importancia que es, habemos acordado y determinado de elegir y nombrar, como en vista de la presente elegimos y nombramos por el tiempo que nuestra voluntad fuere, a vos el Serenísimos don Juan de Austria, nuestro muy claro y muy amado hermano, por nuestro Capitán General de la mar Mediterránea y Adriática, así en las galeras nuestras que la presente están armadas y se armaren en adelante, que anden y anduviesen a nuestro sueldo, como a las sesenta que se arman y han de armar del subsidio eclesiástico y de otras cualesquiera, navíos de alto bordo, fustas, goletas y bergantines que mandásemos hacer y juntar por mar de las dichas galeras y parte de ellas por cualesquier empresa y ocasión que se ofrezcan, siendo como somos cierto que por ser como sois a Nos tan conjunto en sangre y armas y en el crédito y satisfacción que tenemos de ánimo y valor y otras muchas y singulares virtudes que en vuestra parte concurren correspondiendo a quien a vos sois y conforme al gran celo que siempre habéis tenido y demostrado a la causa de Nuestro servicio, nos serviréis en el dicho cargo con el amor, fidelidad y diligencia que negocio de tanta importancia requiere, y queremos y mandamos que habiendo vos el dicho don Juan de Austria hecho primeramente el juramento que para estos se requiere, seais habido y tenido por nuestro Capitán General de la mar, de las dichas galeras y armada y que representéis nuestra persona y veces por todos y cualesquier nuestros Capitanes General de Galeras y particulares que anden y anduviesen a nuestro sueldo y del dicho subsidio y los coroneles y capitanes y otros oficiales y súbditos nuestros, así mayores como menores de cualesquier título, grado, preminencia y dignidad que sean de las dichas galeras y armadas de mar, podais ordenar, mandar y proveer en nuestro nombre general y

particular de todo lo que viéredes ser necesario y convenir para el buen gobierno de las dichas galeras y armadas y que vos y los capitanes y personas que para ello mandáredes y diputáredes, podais y puedan embargar, y arrestar y conducir a nuestro sueldo y servicio, cuando nos lo ordenáramos, a la gente, carracas, fustas y bergantines y otros navíos de alto bordo, que al caso convengan y menester sea para la empresa y viajes que se tienen que hacerla, los cuales todos mandamos que obedezcan los dichos embargos y vayan a servir donde les ordenáredes, bajo las penas que de nuestra parte les pusiéredes y les prometemos y aseguramos que se les libraré y pagará el sueldo y que vos o quien nuestro poder para ello hubiere les ofreciéredes y asentáredes, todo el tiempo que nos sirvieren en las dichas galeras armadas y empresa, lo cual les mandareis librar y pagar, y asimismo tengais y ejerzais y podais ejercer en ellas y en cada parte de ellas, así como sobre nuestros súbditos y naturales como otro cualesquier que estén a nuestro sueldo o sin él toda y cualquier jurisdicción civil y criminal, alto y bajo nuestro mixto imperio que Nos habemos y tenemos y podemos mandar y ejercer en las dichas galeras y armadas, siendo presente y punir y castigar, conforme a justicia, a los que fueren escandalosos, rebeldes e inobedientes o cometieren otras culpas, delitos o excesos, para lo cual, siendo necesario, podeis dar poder y comisión a la persona o personas que os pareciere, que en vuestro lugar y en vuestro nombre conozcan de las dichas cosas de justicia y las interpretasen conforme a derecho, y asimismo podáis hacer y proveer y hagais, proveais y ordeneis de las dichas galeras y armadas todas y cualesquier cosa que para honra y loor de Dios Nuestro Señor y enseñanza y defensión de nuestra santa fé católica y de la Santa Silla Apostólica de Roma y para nuestro servicio y defensa de la cristiandad y conservación y de-

fensión de nuestros amigos y aliados y confederados y de nuestros reinos y señoríos y estados y súbditos de ellos y buena gobernación y conservación de las dichas galeras y armadas y gente de ellas y bien de las empresas a que fueredes y administración y aplicación de la justicia hubieredes ser necesario y conveniente, aunque fuesen tales que requiriesen nuestro especial poder y mandamiento. Y otro sí, que uséis, gocéis y os sean guardadas todas las honras, gracias y mercedes, franquezas y libertades, preminencias y facultades a dicho cargo anejas y pertenecientes, según las hubieren y tuvieren y pudieren haber los otros Capitanes generales de la mar, que hasta aquí han sido del Emperador y Rey nuestros y vuestros y por la presente encargamos y mandamos a nuestros Virreyes y lugartenientes y Gobernadores, Capitanes Generales, particulares de nuestros reinos y señoríos de las coronas de Cataluña y Aragón y de las dos Sicilias y estado de Milán y cualesquier otros oficiales, ministros y súbditos nuestros, mayores y menores, de cualesquier dignidad, cóngrua, título y preminencia que sean, señaladamente a los dichos coroneles, Capitanes Generales y particulares, de gente de cañón y guerra de las dichas galeras y armadas y otras cualesquier personas de ellas, que hayan y tengan a vos el dicho don Juan de Austria, nuestro hermano, por nuestro Capitán General de la mar, como dicho es y como tal os obedezcan, honren y acaten y guarden, respeten y cumplan vuestras cartas y mandamientos y provisiones y órdenes que diéredes por escrito o de palabra, en todas las cosas y casos al dicho cargo pertenecientes, de la misma manera que lo hicieren y debían y podían hacer si Nos en persona lo mandásemos y os den todo el saber, consejo y ayuda que les pidiéredes para la buena prosecución las dichas galeras y armadas y efectos que con ellos se han de hacer y que cada uno de ellos y en sus lugares y jurisdicciones os

den y hagan dar por justos precios, según que entre ellos valiere, los bastimentos, armas, artillería, remos, municiones y otras cosas y jarcias, necesarias para las dichas galeras y armadas, sin pedir ni llevar por ello derechos alguno de los que no deban costumbre llevar y que os hagan proveer de la gente de buena boga para el remo siendo con su voluntad y a nuestro sueldo que les pidiéredes, para que las dichas galeras y armadas anden bien armadas y proveidas de lo necesario, dando para ello a cada uno en su gobierno todas las cartas y previsiones que convinieren y fueren menester y teniendo vos especial cuidado de pedirles y escribirles de nuestra parte que guarden y cumplan la orden que tenemos dada y diéremos adelante para lo que toca a los forzados y perdidos que han de ser condenados a galeras y para la conmutación que de los delitos que sufrieren se ha de hacer de las otras penas en servicio de las dichas galeras y que aranceles, recaudos, cuenta y razón por nuestra Hacienda y las galeras armadas han de ir bien proveidas, abastecidas y pagadas; es nuestra voluntad que a los nuestros veedores y contadores proveedores, pagadores y otros oficiales de ellas, así ordinarios como extraordinarios les podais pedir y pidais todas las veces que quisiéredes y os parecieren necesarias que os muestren los libros de sueldo y paga de la dicha gente, flete, vituallas y otras cosas y os den relación sumaria de ello formada de sus nombres por donde podais saber y entender del estado en que está lo uno y lo otro y la distribución de ello y lo que se debe y el dinero que hay en si para hacerle pagas y sacar con ello, de manera que no esté en poder de los oficiales más tiempo del que fuere menester, para todo lo cual y cada caso y parte de ello y lo a ello anexo y dependiente os damos, otorgamos y concedemos poder y facultad tan amplia y bastante como la tuvieron y pudieron tener cada uno de los Capitanes

Generales pasados en virtud de los títulos que de S. M. Imperial y nuestros tuvieron, ni los unos ni los otros no fagades ende a él porque ésta es nuestra determinada voluntad y así cumple a nuestro servicio y de ello mandamos dar y damos la presente, firmada de nuestra mano y sellada con nuestro sello en la Villa de Madrid a los quince días del mes de enero de mil quinientos sesenta y ocho.— Yo el Rey.»

**En la instrucción dada a don Juan de Austria con su nombramiento de Capitán General, se le dió derecho a gozar de la décima parte del valor de las presas que se hicieren.**

En la instrucción dada a don Juan de Austria en la misma fecha de su nombramiento, se le dió derecho a gozar en las presas que se hicieren por mar y tierra, de la décima del valor de todo, hallándose él presente o su lugarteniente, y si no se hallaren, en reconocimiento del cargo, se sacaría la joya o presa que le pareciere de ello, según la calidad y cantidad de las presas, y todo lo demás había de ser repartido, según las cláusulas treinta y seis y treinta y siete, entre todos los Capitanes Generales que se hallaren presentes, dividiéndolo según el número de galeras que mandaren, para que a su vez ellos pudiesen distribuirlo equitativamente entre su gente.

**En Cartagena, recibió el duque de Alba los despachos que le enviaba Felipe II con instrucciones para el desempeño del virreinato de los Países Bajos y se hizo a la vela en este puerto el 27 de abril de 1567, llegando a Bruselas el 22 de Agosto, donde ejerció la dictadura que fué la causa de que se perdiera el dominio de España en los Países Bajos.**

En Cartagena, recibió el duque de Alba los despachos que le enviaba Felipe II, del que se había despedido en

Aranjuez el 15 de abril de 1567, al salir para esta ciudad, con instrucciones para el desempeño de su cargo de Virrey de los Países Bajos, a los que llevaba la misión de apaciguar. Le esperaba en este puerto la escuadra de Doria, que se hizo a la vela el 27 de dicho mes, llegando al puerto de Sabona, en Génova, en 17 de mayo. Las tropas que acompañaron al Duque, eran diez mil hombres, de ellos mil doscientos ginetes, todos españoles, constituyendo un ejército verdaderamente temible por su disciplina, subordinación y valor, acreditado ya en las campañas de Italia, y por su costumbre de la guerra, que como dijo Prescott, no había otro en Europa capaz de resistirlo.

En 22 de agosto llegó el duque de Alba a Bruselas, repartiéndole sus tropas en varias ciudades y llevando consigo las Guardias Walonas.

La dictadura del duque de Alba produjo los acontecimientos que ensangrentaron los Países Bajos y que fueron causa de que se perdiera en ellos el dominio español, en los que había sido nombrado Regente, en reemplazo de doña Margarita, hermana de Felipe II, y allí siguió la sangrienta política que produjo la desolación y la miseria que consumía a los Estados, antes ricos y dichosos, además de los suplicios a que hizo someter a multitud de personas y de la confiscación de sus bienes.

**El puerto de Cartagena, siempre se ha considerado como la llave de España y por eso fué objeto de atención, singularmente desde que las grandísimas miras de Patiño hacia la Marina, hicieron pensar en su importancia, mandando a don Juan Medrano, en 1719, que levantase un mapa e informase acerca de su estado y de el del fondeadero, para prestarles apoyo y rápida protección.**

El puerto de Cartagena, siempre se ha considerado como la llave de España. Así lo miraron ya Alpiano

y Polibio, y por ello fué, en todos los tiempos, objeto de singular atención, pero muy especialmente desde que las grandísimas miras de Patiño hacia la Marina, como dijo Vargas Ponce, le hicieron pensar en su importancia, y haciendo volver la vista del Gobierno sobre Cartagena, fué su primera providencia, mandar, en 1719, a don Juan Medrano, como ya hemos dicho, que levantase un mapa del puerto e informase acerca de su estado y de el del fondeadero, y se pensó en prestarle el más decidido apoyo y rápida protección, sobre todo, después de la toma de Cartagena por los ingleses.

**Se comprende la importancia histórica del puerto de Cartagena, teniendo en cuenta que de él salió para la guerra de Nápoles el Cardenal Portocarrero; que aquí fueron tomadas y echadas a pique diez y nueve fustas de moros; que de esta ciudad salieron el Cardenal Cisneros y el conde Pedro Navarro para la toma de Orán; que por este puerto entró Berenguer de Onís con cuatro galeras apresadas a los moriscos, y entre otros hechos notables señalaremos que por Cartagena tuvo lugar la expulsión de quince mil ciento ochenta y nueve moriscos, desde el 26 de abril de 1610, hasta, el 16 de agosto de 1611.**

Se comprende la importancia histórica del puerto de Cartagena, teniendo en cuenta, además de lo expuesto, que de él salió en 1503 con su Armada, para acudir a la guerra de Nápoles, el Cardenal don Luis Portocarrero. Que a la vista de Cartagena fueron tomadas y echadas a pique por Martín Hernández Galindo, General por mar de los Reyes de Castilla, diecinueve fustas de moros, que trabajaban por las costas de Valencia y de Granada. Que en 16 de mayo de 1509 salió de aquí la expedición a Orán mandada por el Cardenal Cisneros y el conde Pedro Navarro, de la que luego hablaremos. Que en 1516 entró en



este puerto don Berenguer de Onís con cuatro galeras apresadas a los berberiscos, el cual iba a bordo del galeón tomado al corsario Juan del Río, y los genoveses, que estaban en la bahía, dispararon contra él su artillería, echándolo a pique, trabándose un reñido combate entre la escuadra española y la genovesa, a la que hicieron huir con graves averías, causadas por los certeros disparos que se hacían desde el castillo de la ciudad, del que damos varias vistas de diversas épocas hasta llegar a la actual, en la que se vé convertido en un hermoso Parque. Que en 1552, embarcaron en Cartagena, por orden de Felipe II, las tropas españolas que iban a pelear contra turcos y sarracenos. Que en 1563, don Francisco de Mendoza, con una escuadra de treinta y cuatro galeras, salió de este puerto, derrotando a los argelinos en aguas de Mazalquivir. Que en 1595 surgió en Cartagena el pirata inglés Drake, al que el Gobernador hizo frente con quinientos arcabuceros, y aunque pidió auxilios a varios puntos, no llegaron a tiempo, y los ingleses entraron en la ciudad a viva fuerza, saqueándola, sin respetar ni aun las cosas sagradas, y quemando sus mejores edificios y llevándose la artillería de los fuertes y de los navíos, se hicieron a la vela para Jamaica. Que el 26 de abril de 1610, empezó el embarque en Cartagena, para las costas de Africa, de los quince mil ciento ochenta y nueve moriscos expulsados por orden del Rey, residentes en el reino de Murcia, encargo dado por S. M. al Capitán General de la Armada, Comendador del Moral, don Luis Fajardo, que lo terminó en 16 de agosto de 1611. Que en el año 1873, en la época cantonal, se hizo fuerte en su bahía la escuadra sublevada, en contra del Gobierno constituido, de la que damos una fotografía, y otra de la fragata Numancia, que de aquélla formaba parte, y finalmente, que, en 1898, salieron de este puerto algunos de los buques que sucumbieron heroicamente en Santiago

de Cuba, en la guerra con los Estados Unidos, buques que se ven en una fotografía que publicamos, tomada en el rompeolas de Curra, días antes de su partida de este puerto, el 29 de marzo de 1898, con rumbo a Cádiz, donde fondearon el 30, saliendo de allí para Cabo Verde, el 8 de abril, el Cristóbal Colón y el María Teresa.

También damos varios vistas de este espigón y del de Navidad; de los faros correspondientes y de la fabricación de bloques para las obras de aquéllos.

**En otro orden más general de la historia de España, ha sido también Cartagena, como vamos a ver, factor importantísimo para el afianzamiento de la nacionalidad hispana, con su incomparable puerto y con las armadas que de él salieron a surcar los mares y que fueron como la salvaguardia del país y fuente de riqueza. Así lo entiende el ilustre general Primo de Rivera, que recientemente ha expresado el propósito de intensificar y modernizar la flota mercante y de aumentar las fuerzas navales con unidades de defensa, vigilancia y enlace.**

En otro orden más general de la historia de España, ha sido también Cartagena, como vamos a ver, factor importantísimo para el afianzamiento de la nacionalidad y de la personalidad hispánica, con su incomparable puerto y con las armadas que de él salieron a surcar los mares y que fueron como la salvaguardia del país, y fuente de riqueza, pues la Marina, diplomática y sabiamente empleada, no solo realiza la misión de batirse, sino que la simple sensación que da de nuestra fortaleza en el mar, nos trae el respeto y la consideración de las demás naciones y el progreso y desarrollo de la marina mercante, y consiguiente tráfico comercial, que torna a los pueblos en industriales y progresivos, aparte de que todo cuanto se gasta en el fomento y sostenimiento del poder naval, que

sin agua no puede ser efectivo, resulta siempre un verdadero ahorro de sangre y de dinero para el país, por ser el único medio de que escaseen las guerras.

Así lo entiende el ilustre presidente del Consejo de Ministros, marqués de Estella, quien a este propósito se expresó recientemente, con referencia a la marina española, en los siguientes términos:

«España, que tiene colonias en Africa y hermanos de raza, de lengua y de religión en América y en el Archipiélago de Filipinas, y que tiene, además, un glorioso pasado marítimo y verdaderos intereses económicos del otro lado de los Océanos, debe poseer una Marina mercante en armonía con sus intereses.»

«Aspiramos a intensificar y a modernizar nuestra flota mercante. Contamos para ello con una industria naval cuya eficiencia técnica se reconoce en todas partes. A toda costa aspiramos a tener líneas directas, frecuentes y rápidas, con barcos de moderada capacidad, pero ágiles y confortables, que transporten nuestros productos y que sean un poderoso aliciente para el turismo en España. Una red de líneas servidas por Compañías subvencionadas, nos enlazarán con el Brasil y países del Plata, con la costa americana del Pacífico, a través de Panamá, con Nueva York y Antillas, y por último, con la América central. Otro grupo de unidades se dedicará al tráfico con nuestras colonias centroafricanas, y una línea, eficientemente servida, mantendrá la pujante y vigorosa tradición española en Filipinas, con posibilidad de proyectarse hasta China y Japón, pues también en aquellos remotos países encuentran acogida nuestros productos nacionales.»

«Es natural que exista cierta proporción entre la Marina mercante de un país y sus fuerzas navales. Además, España tiene unas costas muy extensas, y sólo el Estrecho de Gibraltar, como paso para sus unidades navales del

Mediterráneo al Atlántico y viceversa. No tendría nada de extraño, ni sería señal de «imperialismo», que España procurara tener una Marina de guerra relativamente poderosa, más poderosa que en la actualidad. Pero como España es sinceramente pacifista, el aumento de nuestras fuerzas navales se reduce a algunas unidades de defensa, vigilancia y enlace, indispensables, como son los destroyers y submarinos.»

Aun cuando las construcciones en los astilleros españoles resultasen más caras que en el extranjero, cosa que no creemos suceda, sería solo aparentemente, porque además de la maestranza que se forma y perfecciona, que tiene un gran valor para el país, queda en éste la mayor parte del coste de aquéllas, lo que da lugar al desarrollo de la industria y del comercio nacionales, que contribuyen a fomentar nuestra riqueza, a la vez que con los tributos que satisfacen hacen que vuelvan al Tesoro los caudales, que si salen de España se pierden totalmente para su economía. De aquí se deduce bien claramente la conveniencia de que las construcciones de buques se hagan en España, ya que, sobre ser tan perfectas como las extranjeras, dan vida y trabajo a millares de españoles y producen ingresos indirectos a la Hacienda pública.

No olvidemos tampoco, por ser cosa muy importante, que construyendo los buques en los astilleros nacionales, nos evitamos que por estipulaciones leoninas, como las de aquel protocolo en mal hora convenido para las construcciones dispuestas por el Gobierno, fuera de España, con ocasión de la insurrección cubana, nos veamos atados de manos para toda defensa y que a cada paso se nos susciten molestias y humillantes reclamaciones, como aquellas que sufrimos, que venían constantemente a coartar nuestra libertad de acción y nuestra defensa.

Este programa de gobierno, exige para su eficiente des-

envolvimiento agua potable en la Base de Cartagena, sin la que no puede haber confort en los buques, para los turistas o viajeros, aparte de ser precisa para las necesidades propias de los barcos, que tampoco pueden cubrirse si falta ese elemento, del que, repetimos, cuesta menos el proveer a Cartagena y a sus puertos militar y comercial, con las tropas de mar y tierra, que construir un «destroyer» y es a nuestro juicio mucho más práctico disponer de un barco menos, que tener a todos los que han de operar en el Mediterráneo o cruzar por él, sin medios de hacer aguada.

**En el reinado de Wamba, habiéndose levantado los sarracenos en Africa con un nuevo y terrible poder, peligroso para España, se vió por primera vez una flota de doscientos setenta pequeños barcos cruzar el Mediterráneo y amenazar las costas meridionales de España, pero no estando Wamba desprovisto de Marina, logró derrotar aquella flota, evitando que ciudades costefias, como la de Cartagena, pasasen a manos de los sarracenos.**

En el reinado de Wamba, habiéndose levantado los sarracenos en Africa con un nuevo y terrible poder, peligroso para España, por su proximidad, se vió por primera vez una flota sarracena de doscientos setenta pequeños barcos cruzar el Mediterráneo y amenazar y molestar las costas meridionales de España, en cuya época hubiera tenido lugar algo análogo a lo ocurrido después, en tiempos de Alfonso XI, de no haber cogido prevenido a Wamba, que inmediatamente salió al encuentro de aquella escuadra con otra flota en la que embarcó con número suficiente de armas, y dándole alcance, se entabló un combate naval, echando a pique la mayor parte de los barcos enemigos, incendiando otros y apresando algunos, según refieren varios historiadores, evitando que estos pueblos de la costa departamental de Cartagena, pasasen a manos de los

africanos. Esto nos prueba que ya en aquella época remota no estaba Wamba desprovisto de Marina, cuando logró derrotar aquella armada sarracena, de cerca de trescientos bajeles, siquiera se les dé el nombre de barcas, pero que suponían una fuerza naval no despreciable en aquellos tiempos.

**Con la derrota de Écija, quedó sosegada la tierra de Andalucía, gozando Abderrahman una paz de diez años, que utilizó para asegurar las costas contra las incursiones de los walis de Africa y fomentar la Marina, llevando a cabo la construcción de numerosos buques de guerra, sobre modelos que se hicieron venir de Constantinopla, en diversos puntos de la península, entre ellos Cartagena.**

Con la derrota de Écija, quedó sosegada la tierra de Andalucía, gozando Abderrahman una paz de diez años, que utilizó para asegurar las costas contra las incursiones de los walis de Africa y para dedicarse a fomentar la Marina, aumentando sus escuadras, de las que nombró Almirante al activo y fiel Teman Ben Alkama, el cual en poco tiempo logró construir numerosos buques de guerra, sobre modelos que hizo venir de Constantinopla, de la mayor dimensión que entonces se conocían. Estas construcciones navales se llevaron a cabo en Cartagena, Barcelona, Tarragona, Tortosa, Rosas, Algeciras, Huelva, Cádiz y Sevilla, al decir de los historiadores arábigos, quienes refieren que con estos bien contruidos navíos de la España musulmana, obra de la actividad de Teman, los puertos de la península comenzaron, por entonces, o sea hacia el año 774, a ponerse al abrigo de las incursiones africanas.

**Alfonso VI, tuvo en su ánimo crear una poderosa escuadra para la conquista de Africa y al no hacerlo oportunamente, dió lugar a**

**que cayesen las Baleares, pertenecientes al Departamento de Cartagena, en poder de los almoravides.**

Alfonso VI, tuvo en su ánimo crear una poderosa escuadra para la conquista de Africa, y al no llegar a hacerlo oportunamente, dió lugar a que se le adelantase Yussuf, y que por el 1092 cayeran las Baleares, pertenecientes hoy al Departamento de Cartagena, en poder de los almoravides y que en menos de tres años, se sometieran a Yussuf una tras de otra, todas las marinas de la España musulmana, que así vinieron a conquistarla, para hacerla, como en otros tiempos Muruzá, una provincia del reino africano.

**El rey Yussuf, fundador y Emperador de Marruecos, invitó a Alfonso VI a que le pagase el tributo de su vasallaje y se hiciera musulmán, a lo que se negó, y adelantándose entonces el marroquí, vino a España, dando ocasión a que se derramase mucha sangre cristiana, precisamente por la falta de navíos de Alfonso y porque los tenían en Africa, en aquel semillero de enemigos del pueblo español, que convertían las aguas y las costas levantinas en campo de sus fechorías.**

El Rey Yussuf, fundador y Emperador de Marruecos, con arreglo a lo que prescribe el Koran, invitó a Alfonso VI a que le pagase el tributo y se reconociese vasallo suyo; abandonara la fé de Cristo y se hiciera musulmán, agregando luego: «He sabido, ¡oh Rey Alfonso! que deseas tener naves para pasar a buscarme a mi tierra; he aquí que te he ahorrado esta molestia, viniendo yo a encontrarme en la tuya», a lo que Alfonso hubo de contestar al mensajero: «Vé y dí a tu Emir, que procure no ocultarse, que nos veremos en la batalla», la cual fué un combate horrible, cual no habían visto otro, dicen los escritores

arábigos, que tuvo lugar no lejos de Badajoz, en las llanuras de Zalada, y se dió ocasión a ella y a que se derramara tanta sangre cristiana, precisamente por la falta de navíos de Alfonso VI y porque los tenían en África, en aquel semillero inagotable de enemigos del pueblo español y del noble cristiano, que convertían las aguas y las costas levantinas en campo de sus fechorías.

**Los musulmanes de Murcia, ofrecieron su reino a Fernando III por no caer en poder de Alhamar, que dominaba ya en Jaén y Granada, no entrando Cartagena en el ofrecimiento, seguramente por la gran importancia que habían alcanzado su puerto y sus fortificaciones.**

Los musulmanes de Murcia, ofrecieron su reino a Fernando III por no caer en poder de Alhamar el de Arjona, que dominaba ya en Jaén y Granada y era el más poderoso de los reyes mahometanos, y preferir hacerse vasallos del rey cristiano, cosa que aceptó Alfonso X en nombre de su padre.

Cartagena, de la que publicamos varias vistas y planos correspondientes a diferentes épocas, algunas ya muy lejanas, no entró en el ofrecimiento, seguramente por la gran importancia que habían alcanzado su puerto y sus fortificaciones, y tuvo que conquistarla, por el año 1245, el Rey Sabio.

**A la Marina, a don Ramón Bonifaz, primer Almirante de las fuerzas de mar y principio de esa dignidad que tan importante se hizo después en Castilla, se debe el haber conquistado a Sevilla, que se hallaba ocupada más de quinientos años por los hijos de Mahoma, y enseñoreado Bonifaz, del río, con sus naves, vencida la armada morisca, pudo el rey mandar avanzar su gente, a cuya cabeza iba el Obispo de Cartagena.**

A la Marina, al Almirante don Ramón Bonifaz, primer



Almirante o Jefe de las fuerzas de mar, principio y ocasión de la dignidad de Almirante, que tan importante se hizo después en Castilla, a quien el Rey don Fernando, con el deseo de conquistar a Sevilla, ocupada más de quinientos años por los hijos de Mahoma, llamó a su Corte para encargarle que construyera y habilitara naves con que poder combatir a la ciudad por el lado del Guadalquivir, cosa fundamental para sitiaria por tierra y evitar que quedara franca al mar para huir o recibir socorros, se debe el éxito de la empresa, logrando vencer a una armada de más de treinta embarcaciones moriscas. Les apresó tres navíos, echó a pique otros tres, quemó uno, e hizo huir a los demás, quedando don Ramón Bonifaz enseñoreado del río, con lo que el Rey pudo mandar avanzar a su gente, dando lugar a que el 20 de agosto de 1247, se pusiera el ejército cristiano sobre Sevilla, y así, el 23 de noviembre de 1248, se firmó la gloriosa capitulación de aquella plaza, teniendo lugar la entrada en ella, un mes después, con toda solemnidad, yendo a la cabeza de los seglares, el clero, presidido, entre otros Prelados, por el de Cartagena, cuyo obispado acababa de ser restaurado en esta ciudad, donde residía a la sazón, su Obispo Fray Pedro Gallego.

**En tiempos de Alfonso XI llegaron a Cartagena las galeras que quedaron del combate habido en aguas de Algeciras, donde el 4 de abril de 1340, sucumbió heroicamente el Almirante castellano Jofre, luchando contra doscientas cincuenta velas del Rey de Marruecos, no abatiendo al monarca de Castilla tamaño infortunio, y sin perjuicio de construir y armar nuevos navíos, pidió otros a sueldo a los genoveses y auxilio a su suegro el Rey de Portugal, y con todo esto y con la reparación de los cinco bajeles que se habían salvado del desastre de**

**Gibraltar, arribando a Cartagena, pudo formar una pequeña flota que destinó a vigilar a la altura de Tarifa.**

En tiempo de Alfonso XI llegaron a Cartagena las galeras que quedaron del combate habido en aguas de Algeciras, delante de Gibraltar, donde el 4 de abril de 1340 sucumbió heroicamente el Almirante Castellano Alfonso Jofre, luchando con veintisiete galeras, seis navíos gruesos y algunos pocos barcos de transporte, contra doscientas cincuenta velas, con las consiguientes tropas, del Rey de Marruecos, que proyectaba tomar ruidosa venganza contra los cristianos, por la muerte de su hijo.

No abatió sin embargo al Rey de Castilla tamaño infortunio, y animoso, previsor y resuelto y sin perjuicio de construir y armar nuevos navíos, como necesitaba reemplazar con urgencia la escuadra perdida, solicitó el auxilio de la flota de Portugal, a su suegro, y pidió también a Génova buques a sueldo, ofreciéndole los genoveses quince galeras a ochocientos florines de oro mensuales cada una y quinientos la capitana, con el Almirante Gil de Bocanegra.

El Rey, con la mayor premura, hizo reparar cuantos navíos se encontraban desarmados en los puertos de Andalucía, y transportar los pocos que existían en los de Galicia y Asturias, y con los cinco que se salvaron del desastre de Gibraltar, arribando a Cartagena, pudo formar una pequeña flota, que destinó a vigilar la altura de Tarifa, a las órdenes de fray don Alfonso Ortiz Calderón, Prior de San Juan.

**Como durante el tiempo invertido en las operaciones de preparación de naves, no había habido en el Estrecho ni una sola que impidiera el desembarco de los africanos, se había embocado en España un numeroso ejército musulmán, que se calcula entre cuatrocientos y**

**seiscientos mil hombres, y nuevamente desapareció la flota del Prior de San Juan, a impulsos de una furiosa borrasca, pereciendo casi todas las naves, excepto unas pocas que pudieron llegar a Cartagena a refugiarse de la tormenta, salvándose aquí del naufragio por las seguridades de este excelente puerto.**

Como durante el tiempo invertido en las operaciones de preparación de naves, no había habido en el Estrecho ni una sola que impidiera el desembarco de las tropas africanas, se había embocado en España un numerosísimo ejército musulmán, que se calcula en cuatrocientos o seiscientos mil hombres, no sólo de armas, sino muchas familias que venían con la esperanza y casi seguridad, por la falta de medios navales que lo impidiesen, de posesionarse de toda la península.

Nuevamente la flota a que hemos aludido del Prior de San Juan, desapareció a impulso de una furiosa y deshecha borrasca, que hizo perecer a casi todas las naves, excepto unas pocas que arribaron a Cartagena, refugiándose de la tempestad, y aquí pudieron salvarse del naufragio, por las seguridades de este excelente puerto.

**A pesar del nuevo contratiempo de la Armada del Rey don Alfonso, decidió éste socorrer a los sitiados de Tarifa, y el 20 de octubre de 1340 salió de Sevilla con el de Portugal, llegando a aquellas aguas, al tiempo que se dejaban ver en el Estrecho las velas del Rey de Aragón, costeadas por el castellano, las galeas que se habían refugiado en Cartagena y doce más que seguía mandando el Prior de San Juan, y, con todas, se logró el mayor de los éxitos para las armas de Castilla.**

Decidió el Rey don Alfonso, a pesar de este nuevo contratiempo de su Armada, socorrer a los infelices sitiados de Tarifa, costara lo que costara, y el 20 de octubre

del año 1340, a que nos venimos refiriendo, salió de Sevilla con el Rey de Portugal, y ocho días después llegaron a las inmediaciones de Tarifa, al propio tiempo que se dejaban ver en el Estrecho las velas del de Aragón, costeadas por el monarca castellano, y las galeras refugiadas en Cartagena y doce naves más, que seguía mandando el Prior de San Juan. Desenvuelto el plan de batalla, con el auxilio de aquella pequeña armada, se logró, al fin, el mayor de los éxitos para las armas de Castilla, ignorándose el número cierto de los musulmanes que perecieron en esta memorable batalla, llamada del Salado, pues en la Crónica del Rey, capítulo 254, se dice: «Cuando el Rey Albohacen pasó allende la mar, hizo recontar los nombres de los que habían venido a España y que por aquella cuenta fallaron que de la gente que pasó aquende amenguaban cuatrocientas veces mil personas».

**Queriendo el Rey de Castilla hacer participante al Papa, de los trofeos de la victoria del Salado, que resonó por todos los ámbitos del orbe cristiano, le envió a Juan Martínez de Leiva, a Avignon, con un magnífico regalo. El triunfo de las armas cristianas sobre las de los musulmanes, no sólo se debe a los ejércitos que lucharon en tierra, sino a la Armada, que rehecha en Cartagena, volvió a prestar su ayuda para evitar que de Africa acudieran nuevas huestes a engrosar las del Rey de Granada, lo que prueba, además de la conveniencia de mantener en las debidas condiciones la base de Cartagena, la eficacia y la necesidad de las escuadras a ella acogidas, en todos los tiempos.**

Queriendo el Rey de Castilla hacer participante al Papa, de los trofeos de la victoria del Salado, que resonó por todos los ámbitos del orbe cristiano, le envió a Juan Martínez de Leiva, a Avignon, residencia por entonces del Pontífice Benedicto XII, con un magnífico regalo. Este

triunfo tan grandioso de las armas cristianas sobre las de los musulmanes, no sólo se debe a los ejércitos que lucharon en tierra, sino a la Armada, que rehecha en Cartagena, volvió a prestar su ayuda para evitar que de Africa acudieran nuevas huestes a engrosar las del Rey de Granada, que allí luchaban contra los cristianos, lo que prueba, además de la conveniencia de mantener en las debidas condiciones la Base de Cartagena, la eficacia y la necesidad, en todos los tiempos, de las escuadras a ella acogidas, pues de poseer Alfonso XI en estas aguas o en este puerto, una armada potente, se habrían evitado las pérdidas tan considerables de gente y los perjuicios de todas clases que experimentó, aun con el triunfo definitivo, logrado en 1341. Si hubiera podido contener antes a la flota africana, cuando arrolló a nuestra escuadra, como ya dijimos, dando lugar a que por la falta de bajeles españoles entrase en la península tan gran número de moros, que, no obstante haber llevado en esta ocasión la peor parte de la lucha, teniendo que huir como fugitivos a Africa, es lo cierto que no hubiera sido preciso sacrificar tantas vidas españolas, de haber podido evitar, oportunamente, el desembarque de aquéllos en los puertos del litoral, hacia los que se dirigían en la seguridad de no encontrar ninguna dificultad para llegar a ellos.

**En el año 1364 fueron apresadas en estas aguas cinco galeras catalanas, cuyas compañías mandó matar don Pedro de Castilla, en Cartagena, sin que escapase uno solo a la muerte, a excepción de los que tenían el oficio de hacer remos, saliendo luego de aquí el Rey para la toma de Orihuela. Anteriormente se fué a Sevilla a dar impulso a los trabajos en los Arsenales y a los dos meses asomaba a los mares, con rumbo a Cartagena, una respetable armada, con la que salió, en unión de la que aquí se le unió del Rey de Portugal, para encontrarse en aguas**

**de Barcelona, con el de Aragón, volviendo a Cartagena después de aquel combate naval.**

En el año 1364, en que se hallaban en guerra los Reyes de Castilla, Aragón y Barcelona, fueron apresadas en estas aguas, cinco galeras catalanas, cuyas compañías mandó matar don Pedro de Castilla, en Cartagena, sin que escapase uno solo de la muerte, a excepción de los que tenían el oficio de hacer remos, que salvaron su vida para ser empleados en las Atarazanas de Sevilla, donde faltaban obreros de esta clase. A diario se empeñaban entonces rudos combates entre ambos monarcas, en los campos del reino de Murcia, a los que visitó diferentes veces con ese motivo el Rey don Pedro, que también estuvo en Cartagena, con ocasión de la junta de sus armadas, y de aquí salió para la toma de Orihuela.

Anteriormente a esto y durante la misma guerra con Aragón, se fué don Pedro a Sevilla a dar impulso a los trabajos en los Arsenales, y a los dos meses surcaba las aguas del Guadalquivir y asomaba a los mares, con rumbo a Cartagena, una respetable armada de cuarenta galeras, ochenta naos, tres galeazas y cuatro leños, guiada por el Almirante Gil de Bocanegra y otros expertos marinos, como Garci Alvarez de Toledo, que iba por patrón de la galera en que el Rey navegaba.

Aquí, en este puerto, se le reunieron diez galeras que le enviaba don Pedro de Portugal, y con ellas salió el monarca castellano con dirección a Barcelona y tomó al paso la villa y castillo de Guardamar, siguiendo su derrotero para encontrarse con la escuadra del Rey de Aragón, entablándose en 9 de junio de 1359, en aguas de Barcelona, un rudo combate naval, después del cual volvió el Rey a Cartagena, despidiendo en este puerto las galeras de Portugal que habían terminado su contrato, y de aquí se partió para Tordesillas.

Este combate naval parece que fué el primero en que se utilizó la pólvora como medio de ataque, lo que hizo decir a los castellanos, que el Rey de Aragón no había combatido con arreglo a las leyes de la caballería.

**El Cardenal don Fray Francisco Jiménez de Cisneros, hombre de elevados pensamientos y dado a las grandes empresas, tuvo el designio de llevar las armas cristianas al Africa, y oponiendo el rey la falta de recursos, ofreciolo anticipar todos los gastos de la empresa y llevarla a cabo y mandarla en persona, y el 16 de mayo de 1509, dióse a la vela el Cardenal, desde Cartagena, con la armada que en este puerto tenía aparejada.**

El Cardenal don Fray Francisco Jiménez de Cisneros, hombre de elevados pensamientos y dado a las grandes empresas, había tenido el designio de llevar las armas cristianas al Africa y arrancar las ciudades de la costa berberisca del poder de los infieles, y, a este fin, incitó a los Católicos Reyes a que emprendieran seriamente la conquista de Orán, ciudad opulenta del reino de Tremecen, uno de los mejores mercados para el comercio con levante, y asilo y madriguera de multitud de corsarios moros que estragaban las costas del Mediterráneo.

Opuso el Rey el inconveniente de la falta de recursos, y ofreció el Cardenal anticipar todos los gastos de la empresa y llevarla a cabo y mandarla en persona, firmándose al efecto la capitulación correspondiente entre el monarca y el prelado, en 29 de diciembre de 1508. En la primavera de 1509 ya se hallaba aparejada en el puerto de Cartagena una armada de diez galeras y ochenta naves menores, con catorce mil hombres de desembarco, además de un buen tren de artillería, proporcionado por el Cardenal y provisiones de boca y guerra. Entró en la mar Cis-

neros el domingo bien tarde, escribe su Secretario a López de Ayala, desde Cartagena, y porque no hubo el viento que ha menester, no hizo vela hasta el miércoles 16 de mayo del citado año, en amaneciendo, acompañando al Cardenal, como General de aquélla, el conde Pedro Navarro y los capitanes Diego de Vera, el conde de Altamira, Jerónimo Vianello, Gonzalo de Ayora, Villaroel y otros caballeros, de los que más se habían distinguido en la guerra de Italia.

**Tomada con facilidad y prontitud la ciudad de Orán, se embarcó Cisneros para España el 23 de mayo de 1509, arribando a Cartagena el mismo día, con próspero viento, siendo muy agasajado a su llegada y al paso por las poblaciones que atravesaba para volver a su diócesis.**

Tomada con facilidad y prontitud el día de la Ascensión, jueves 18 de mayo de 1509, la tan bien guarnecida y fortificada ciudad de Orán, se embarcó de nuevo Cisneros para España el 23 del mismo mes, viniendo con una sola galera, sin escolta ni aparato alguno, para demostrar la seguridad con que después de la conquista se navegaba ya en aquellos mares, antes tan expuestos a los ataques de los piratas. El mismo día de su partida de Orán, arribó con próspero viento a Cartagena, según consta en la carta que aquí escribió el día 24 a Diego López de Ayala, canónigo de Toledo, en la que expresa que allí quedaron seis o siete frailes de San Francisco y otros de Santo Domingo. Fué el Cardenal muy agasajado a su llegada a esta ciudad, de la que, como ya hemos dicho, había partido la expedición, aunque el victorioso prelado esquivó las fiestas públicas que en su honor quisieron hacerse, no solo en Cartagena, sino en varios pueblos de los que hubo de atravesar para volver a consagrarse a los cuidados espirituales de su diócesis y al fomento de la Univer-



sidad de Alcalá de Henares, para cuya biblioteca trajo una colección de libros arábigos de Astronomía y Medicina.

**La cuenta de los gastos suplidos por el Cardenal Cisneros en la expedición y conquista de Orán, asciende a 29.621.008 1/2 maravedís, y según otra nota posterior, con los gastos del General Pedro Navarro, se elevan a 30.659.839 1/2 maravedís.**

La cuenta de los gastos suplidos por el Cardenal Cisneros en la expedición y conquista de Orán, cuyos originales se hallan en el Archivo de Simancas, asciende, en junto, a 29.621.008 1/2 maravedís, distribuidos en las siguientes partidas:

Flete de navíos .....	5.957.930	maravedís
Sueldo de gentes de a pie.....	9.836.276 1/2	»
Sueldo de gentes de a caballo..	906.079 1/2	»
A personas particulares que han de dar cuenta de ello al Rey.....	5.797.273	»
De bastimentos .....	7.123.419 1/2	»

Con lo que se gastó hasta que salió la gente de Orán a Bujía, con el General Pedro Navarro, según otra nota posterior, parece que se elevó todo a la suma de 30.659.839 1/2 maravedís.

**En una carta de Jerónimo de Illán, escrita en Cartagena a López de Ayala, el 25 de mayo de 1509, refiere, al darle cuenta de la toma de Orán, que llegó Cisneros a Mazalquivir el día de la Ascensión, en la noche, del año 1509 y que no desembarcaron, por ser muy tarde, hasta el día siguiente de mañana y antes de ser puesto el sol, estaban en la cumbre de la sierra, y los moros, con el hijo del rey de los alárabes, en huida.**

En una carta de Jerónimo de Illán, escrita desde Cartagena, el 25 de mayo del referido año 1509, al ya citado Ló-

pez de Ayala, refiere, al darle cuenta de la toma de Orán, que salieron de Cartagena miércoles de mañana, diez y seis de mayo, y que el jueves siguiente, día de la Ascensión, en la noche, llegaron al puerto de Mazalquivir, donde no desembarcaron, por ser muy tarde, hasta el viernes siguiente de mañana. A las diez horas del día estaban desembarcados los de infantería y hacia las tres comenzaron a subir por la ladera de una sierra, en cuya cumbre había muchos moros esperando a los españoles con el hijo del Rey de los alárabes, y antes de ser puesto el sol estaban en la cumbre de la sierra y los moros de huida hacia la ciudad, donde mataron cuatro mil y cautivaron a ocho mil.

Bendijo dos mezquitas, una llamándola de Nuestra Señora de la Encarnación y otra del Apóstol Santiago.

**Cuando el Cardenal tomó Orán, fué su principalísimo cuidado señalar el sitio donde había de edificar un Convento para religiosos Observantes, que dependió de la Santa provincia de Cartagena, y en el 1530 era su guardián Fray Jerónimo del Viso, que después fué provincial de Cartagena. También refiere el Padre Ortega que allí padeció martirio San Andrés con sus compañeros y cree que alguno de ellos era de la provincia de Cartagena.**

Cuando el Cardenal tomó a Orán, fué su principalísimo cuidado señalar el sitio donde se había de edificar un Convento para religiosos Observantes de la Orden de San Francisco, bendiciéndolo con las acostumbradas ceremonias de la Iglesia, y nombró frailes, que luego al punto lo empezaron a habitar, como escribió el Padre Ortega, designando por Presidente de la nueva Casa a Fr. Jorge de Vera. Algunos analistas, entre ellos Gonzaga y Mantúa, escriben haber estado este Convento afecto a la Custodia de Castilla y que después, por la mayor cercanía, se entregó o incorporó a la Santa provincia de Cartagena.

Por los años de 1530 se hallaba Guardián de este Convento, al que le dió todo el ser, el P. Fr. Jerónimo del Viso, Provincial que después fué de esta Provincia de Cartagena. Allí padecieron martirio San Andrés y sus compañeros, creyendo el Padre Ortega que alguno de ellos era de la Santa Provincia de Cartagena.

**Fué también motivo de gran satisfacción y complacencia para Cartagena, el que su suelo haya sido el primero de la Península que pisaron los bizarros tripulantes de la fragata "Resolución", cuando después de su honrosa jornada en el Pacífico, fondeó en este puerto, el 31 de diciembre de 1866, después de más de cuatro años de su partida. Esta fragata cambió luego su nombre, al ser blindada en Cartagena, por el de "Méndez Núñez", que como Almirante de la Esquadra del Callao, había conquistado para España los más estimados laureles.**

Fué también motivo de gran satisfacción y complacencia para Cartagena, el que su suelo haya sido el primero de la Península que pisaron los bizarros tripulantes de la fragata «Resolución», cuando después de su honrosa jornada y del grato recuerdo de las glorias de nuestra Esquadra del Pacífico, fondeó en este puerto a las siete y media de la noche del 31 de diciembre de 1866, a los cuatro años, cuatros meses y veintiún días de su partida, con cuatrocientos cuarenta y nueve tripulantes, al mando de un ilustre hijo de esta provincia, don Carlos Valcárcel y Ussel de Guimbarda, nacido en Mula el 9 de noviembre de 1819.

Si la nación española aplaudió y apreció en lo que valía tan bizarro comportamiento, Cartagena, capital de Departamento, gozaba todavía más que otros pueblos de tan agradables sensaciones, porque donde nace y crece la

Marina, allí también, por natural simpatía, son más apreciados y aparecen más brillantes sus triunfos y sus laureles. Así Cartagena, enlazada por su posición e historia a la prosperidad de la Marina, siempre se vé animada del deseo de enaltecer las glorias de nuestras fuerzas navales, como hizo con las del combate del Callao, y de que volváramos a los días en que España dominaba en todos los mares y era temida de las demás naciones y su alianza codiciada por todas ellas, debido al engrandecimiento y preponderancia que la Armada había alcanzado.

En la ocasión a que nos referimos, S. M. la Reina había dispuesto que tan luego como llegara a este Departamento la referida «Resolución» y antes de procederse al desembarco de ninguno de sus individuos, pasara el Capitán General a su bordo, y, con las formalidades de Ordenanza, leyera una soberana disposición en la que se admiraban y aplaudían los heroicos hechos de sus fieles súbditos, encargándole además arengase a la dotación en los términos que estimase más oportunos, dándoles a todos las gracias en nombre de S. M. y del país por su constancia y por el celo que en tan larga y penosa campaña habían acreditado, correspondiendo cumplidamente a la confianza que la Reina y la nación tenían depositada en ellos, a fin de que antes de regresar a sus hogares, llevaran a éstos el testimonio de la gratitud de su país.

Publicamos un dibujo de esta fragata, de cuando llegó a Cartagena en 1866, y otro grabado de época posterior, al ser blindada en nuestro Arsenal y sustituir su nombre primitivo por el de «Méndez Núñez», en honor del Almirante que había mandado la Escuanra del Pacífico, de que la «Resolución» formaba parte, con la que conquistó los más estimados laureles para la patria hispana.

**La brillante ejecutoria histórica del puerto de Cartagena y el haber sido tomada la ciudad**

**por los ingleses, en el siglo XVIII, motivaron el que los gobernantes se preocupasen de fortificarla y defenderla, estableciendo en ella el Arsenal que hoy es honra de España, al que dotaron de todo, menos de agua, por no estar ésto en sus manos, a pesar de lo cual hicieron muchos intentos para ello.**

La brillante ejecutoria histórica del puerto de Cartagena y el haber sido tomada la ciudad por los ingleses, en el siglo XVIII, motivaron el que los gobernantes se preocupasen de fortificarla y defenderla, estableciendo en ella con la importancia debida, el Arsenal, que hoy es honra de España y de la Marina, que con tanta eficiencia y con tan elevadas miras supo crearlo y desarrollarlo, hasta ponerlo, como había sido la idea de Ensenada, su fundador, a la grandísima altura que hoy se halla, y que nada tiene que envidiar a los mejores de su clase de nación alguna, según se aprecia por los grabados que del mismo publicamos, correspondientes a muy diferentes épocas, en los que se señala la evolución que ha ido sufriendo, salvo en lo relativo a un sólo elemento, el agua, de la que carece en la cantidad y de la calidad de la que precisa una Base Naval de esta importancia; y carece de ésto, por no estar en manos de los marinos el dotarle de ella, sino en las de los Gobiernos, a pesar de lo cual, hicieron aquéllos numerosos intentos de abastecimiento, que son muy de agradecer.

**La Guerra de Sucesión, regó de sangre, durante catorce años, las empobrecidas provincias españolas, por la disparidad de opiniones que surgieron al fallecimiento de Carlos II, bajo el testamento que cortaba en seco la continuación de la Corona de España en la dinastía de los Austrias, para pasar a las sienes de un Borbón, permaneciendo Cartagena fiel y leal a Felipe V, con enardecido espíritu patriótico,**

**inspirado en el deseo de no ver abatido el pendón glorioso que en la torre del Castillo ondeaba, con las armas de los Borbones, que es lo que intentaban y consiguieron, aunque por muy breves días, los ingleses, partidarios del Archiduque, por el que venían a hacer propaganda.**

La Guerra de Sucesión, regó de sangre, durante catorce años las entonces empobrecidas provincias españolas, por la disparidad de opiniones que surgieron al fallecimiento de Carlos II, quien, al morir, otorgó el célebre testamento por el que cortaba en seco la continuación de la Corona de España en la dinastía de los Austria, para pasar a las sienes de un Borbón; del nieto del Rey de Francia Luis XIV. Inglaterra, que apoyaba al Archiduque contra Francia y España, hizo una intensa propaganda antiborbónica y envió a nuestras costas una escuadra, que entró en la bahía de Cádiz, con catorce mil hombres de armas. Se extendió esta noticia rápidamente por toda la Península Ibérica, y gran número de poblaciones, ante el temor que les inspiraba la presencia en aguas españolas de la citada escuadra, reconocieron por Rey de España al Archiduque, quien se hacía llamar Carlos III.

Cartagena permaneció fiel y leal a Felipe V, con enardecido espíritu patriótico de sus nobles ciudadanos, que por su cuenta, y con los ánimos que les daban los frailes del Convento de San Diego, fundado en 1606, se aprestaron a reparar y fortificar las ruinosas murallas que cercaban a la ciudad y a proveerse de armas y municiones, proporcionando además cuantos recursos pudieron para atender a los gastos de guerra y evitar, como dijo el ilustrado Cronista de Cartagena, nuestro buen amigo señor Casal, en una interesante conferencia dada recientemente a los exploradores de esta ciudad, que pudiera ser abatido el pendón glorioso, que, en la torre del Castillo de la Concepción, ondeaba con las armas de los Borbones.

Se pidió para esto también, en el orden religioso, la protección y ayuda de la Divina Providencia, con novenas y rogativas a la antiquísima Patrona de Cartagena, la Virgen del Rosel, y procesiones en que figuraban esta imagen y las de los Cuatro Santos patricios: San Leandro, San Fulgencio, San Isidoro y Santa Florentina, que en 1755, fueron sustituidas por las magníficas tallas hechas por Salzillo, de las que publicamos sus fotografías, por tratarse de cuatro gloriosos hijos de Cartagena, a la que tanto ennoblecen con su ejecutoria. Estas imágenes, propiedad del Ayuntamiento, se conservan en la capilla del Rosel, de la Catedral Antigua.

La ciudad, tenía el pleno convencimiento de que si era atacada por los ingleses, tendría que sucumbir ante ellos, si el auxilio divino no venía en su favor, como así sucedió, pues aunque momentáneamente, por falta de medios para oponerles una seria resistencia a los sitiadores, se vió Cartagena en poder de sus invasores, que fueron expulsados de ella rápidamente, por las huestes del Obispo Belluga.

**En la época a que nos venimos refiriendo, ya hemos visto que se hallaba en Cartagena el conde de Santa Cruz de los Manueles, que debió salir con sus navíos al socorro de Orán y, en lugar de esto, se unió a la escuadra inglesa, como se sospechó por un pliego que en 18 de junio de 1706, se envió desde Alicante para el Gobernador político y militar de esta plaza.**

La noticia de que el conde de Santa Cruz de los Manueles, que ya dijimos debía salir con dos navíos en auxilio de la plaza de Orán, y, en lugar de esto, como en Cartagena se suponía había hecho, fué a unirse a la escuadra que mandaba el Almirante Leake, se supo en esta ciudad por un correo, que cinco días después de su partida, o sea el 18 de junio de 1706, vino con un pliego del Gobernador

político y militar de la plaza de Alicante, dirigido al de la de Cartagena.

En este pliego, se comunicaba a esta ciudad, que desde el Castillo de Alicante se había visto la Armada inglesa con todos los síntomas de practicar un reconocimiento, y que cuatro de sus navíos se habían destacado para ir al encuentro de dos galeras y que mutuamente se habían saludado con salvas de artillería, cosa que no se explicaban los alicantinos, y temiendo que aquellas galeras fuesen las del conde de Santa Cruz de los Manueles, lo avisaban a Cartagena para que estuvieran sobre aviso y se pusieran en guardia.

**La supuesta traición del de los Manueles, era, en efecto, un hecho y comenzó a temerse que por esta causa, los ingleses se apoderaran de la ciudad más fácilmente.**

La supuesta traición del de los Manueles, era, en efecto, un hecho y comenzó a temerse que el conocimiento que éste tenía de las débiles fortificaciones de la ciudad, sirviera para que, puesto al servicio del Almirante Leake, entrara éste en la plaza y se apoderase de ella con menos dificultad que de otro modo.

**Los navíos ingleses que permanecían frente a nuestro puerto, enviaron una barea, tripulada por ingleses y españoles, en la que flameaba la bandera de paz y parlamento, porque traían tres cartas, entre las que figuraba una del Almirante Leake, fechada en 23 de junio de 1706, brindando a la ciudad ocasión de entregar la plaza, con sus fortalezas, para no usar los medios vigorosos de su armada y de un copioso ejército de tierra, ofreciendo guardar la ciudad hasta que S. M. Católica fuese servida disponer de ella.**

Permanecieron los navíos ingleses frente a nuestro



puerto, sin que se viera en ellos plan de ataque alguno, y destacaron una barca en la que, tripulada por ingleses y españoles, flameaba la bandera blanca de paz y parlamento. Eran los ocupantes de la embarcación, portadores de tres cartas, cuyas copias se conservan en los libros Capitulares de nuestro Archivo Municipal. Una era del Jefe del Reino de Valencia, don Carlos Mordaunt, conde de Peterborough, en la que aconsejaba a la ciudad sacudiera el yugo de los franceses, exterminándoles; otra del Almirante inglés Leake, en la que decía lo siguiente: «Muy ilustres señores: El motivo de mi venida delante de esta plaza con la armada que está bajo mi mando, es para dar a la ciudad de Cartagena y sus ministros y señorías, una favorable ocasión en que se pueda mostrar el gran celo y lealtad que tiene a su Real Majestad Carlos III, entregando la plaza con sus fortalezas a las tropas de mi jurisdicción, cuyas tropas guardarán la dicha plaza hasta que S. M. Católica sea servida disponer de ella.—Esperamos que sus señorías consultarán y determinarán en ocasión tan favorable todos sus beneficios para la causa de la patria, y no obediendo con placer, me obligarán a usar los medios vigorosos de mi armada y de un copioso ejército por tierra.—Ya sabéis lo que en ocasión de guerra se puede esperar, cuyos rigores deseo evitar, y sería de mi gran gusto que sus señorías me concedieran ocasión de demostrar el gran afecto que siempre he tenido por los españoles, y en particular tendré con aquellos que con su albedrío muestren su lealtad y buena afección al Rey Carlos III, indubitable Monarca de España, que Dios guarde.—A bordo del «Príncipe Jorge», en la costa de Cartagena, a 23 de junio de 1706».

**La tercera carta que traían los emisarios del Almirante inglés, era del traidor y mal patriota conde de los Manueles, que contenía una**

**tremenda amenaza contra la ciudad y produjo en ella gran indignación al ser leída ante los regidores, autoridades, cónsules, abades de los Conventos y pueblo en masa. Proponía que la plaza se entregase sin disparar un sólo tiro de pistola y recomendaba que así se hiciese, porque de otro modo no se respetarían vidas ni haciendas, haciendo observar también que debían cuidar de que los franceses no dejasen mecha encendida en la Casa de la Pólvora.**

La tercera carta que traían los emisarios del Almirante inglés, era del traidor y mal patriota conde de Santa Cruz de los Manueles y contenía una tremenda amenaza para la ciudad.

Produjo gran indignación al ser conocida del Alcalde Mayor y de los regidores, autoridades, cónsules, abades de los Conventos y del pueblo en masa, ante quienes se leyó, lo mismo que las de Peterborough y Leake. Estaba concebida del siguiente modo: «Ilustres señores. Habiendo entendido yo que el señor General Leake desea cumplir las órdenes que trae, sin la más leve extorsión a Vuestras señorías, ni a su vecindad, logro la ocasión de prevenir a V. S. S. que conduce esta armada más de tres mil hombres de la mejor calidad, fuera de los granaderos de la Gran Guardia con que se guarnece, y que el desembarco, al tiempo que con las fragatas por el puerto, se ejecutará por diferentes partes, con un aumento de cuatro mil escogidos marineros.—He oído decir a su señoría y a los demás, que si de la plaza se dispara una sola pistola, haciendo preciso el avance, no se podrá contener el ambicioso furor de las tropas, que después de licenciadas emprendan el principal logro de su alza, a costa de vidas y haciendas, sin distinción en tan confuso caso, pues encierra la circunstancia de declarar como traidor al que inmediatamente no se entregue; y porque en todo se

acredite mi amor a V. S. S., se lo expreso, antes que verme en la obligación de llorar esta ruina, añadiendo a V. S. S. que tengan entendido que fulano Sives, el Cónsul, y otros franceses, están en la resolución de sacar sus familias de esa ciudad, redimiéndola de la esclavitud con que la oprimen y lleven cuidado no vayan a dejar mecha en la casa de la pólvora, a fin de satisfacer contra esos vecinos la última tiranía. Sobre que deberán V. S. S. hacerla reconocer luego y poner guardia de la mejor satisfacción en ésta y en las demás partes que más convenga a la preservación de V. S. S. y a cuyo efecto se dedicarán estas fuerzas a servir y a obedecer a V. S. S. Dios guarde a V. S. S. muchos años.—A bordo del «Príncipe Jorge», 23 de junio de 1706.»

**El Cabildo comprendió que nada práctico podía hacer para oponerse a que los ingleses entrasen en Cartagena y decidió la capitulación de la ciudad.**

El Cabildo comprendió que nada práctico podía hacer para oponerse a que los ingleses entrasen en Cartagena, y decidió la capitulación de la ciudad, a lo que no tenía más remedio que sucumbir, y al día siguiente, el 24 de junio de 1706, festividad de San Juan, las tropas inglesas se apoderaron de Cartagena, sin disparar un tiro, siendo izado silenciosamente, ante la indignación del pueblo, sobre los muros del castillo de la Concepción, el estandarte de la Casa de Austria.

**Las tropas británicas, durante su breve estancia en Cartagena, intentaron repetidas veces reducir a ruinas el Convento de San Diego, porque sus frailes eran sospechosos de realistas, y lo evitó la intervención de doña María Sánchez de Godoy.**

Las tropas británicas, durante su breve estancia en

Cartagena, según encontramos en el historial que poseemos del Convento de San Diego, que estaba en el lugar que ocupa la actual Iglesia del Sagrado Corazón de Jesús y parte de la Casa de Misericordia, de las que damos una fotografía, tal como hoy se encuentran, intentaron repetidas veces reducirlo a ruinas, porque consideraban que sus frailes eran sospechosos de realistas, no llevando a cabo tal propósito por la valiosa intervención de doña María Sánchez de Godoy, esposa del Gobernador de la plaza, que supo defender a aquellos religiosos, que tanto contribuyeron a mantener vivo en los corazones cartageneros el amor y fidelidad al primer Borbón que colocó sobre su cabeza la Corona de San Fernando.

**Pocos días después de la toma de la ciudad por los ingleses, le pusieron sitio las tropas de don Felipe, mandadas por el Duque de Verwick y el Obispo de Cartagena, don Luis de Belluga, durando el asedio sólo cinco días, al final de los cuales, el 11 de julio de 1706, entraron gloriosamente en ella, enarbolando el pendón de Felipe V, que fué colocado solemnemente en el balcón del Consistorio, en tanto que los ingleses, vencidos, tuvieron que volver a embarcar en sus galeras, a pesar de las bravatas del conde de los Manueles y del Almirante Leake.**

Pocos días después de la toma de la ciudad por los ingleses, le pusieron sitio las tropas de don Felipe, mandadas por el duque de Verwick y el ya citado guerrero Obispo de Cartagena, don Luis de Belluga y Moncada, que por sus heroicas proezas, fué nombrado por el Monarca Virrey de Valencia, y, más tarde, le hizo Cardenal, por su sabiduría, el Papa Clemente VI.

Cinco días duró el asedio de las tropas de Belluga contra la ciudad, y al final de éstos, el día 11 de julio de 1706, entraron gloriosamente en ella, enarbolando el pendón de Felipe V, que fué colocado solemnemente en el balcón del

Consistorio, en tanto que los ingleses, vencidos, que no tuvieron más remedio que capitular ante el empuje de los realistas, a pesar de las bravatas del conde de los Manueles y del Almirante Leake, volvieron a embarcar en sus galeras, por el muellecito que se ve en los planos que publicamos, situado a la salida de las derruidas puertas del Muelle, de las que también damos unos grabados; por el mismo lugar que pocos años más tarde, en 17 de abril de 1723, entró procedente de Nápoles, la venerada imagen de Nuestra Señora de la Caridad, que dos siglos después fué solemnemente coronada, en el punto de su desembarco, por el digno sucesor de aquel Obispo de Cartagena, que libró a la ciudad del dominio de los ingleses. Resultó un acto de la mayor grandiosidad, como revela la fotografía que del mismo publicamos, por la fé que inspira al pueblo cartagenero, sobre el que a raudales derrama toda clase de consuelos la excelsa Patrona, de la que también reproducimos una fotografía.

Con la referida intervención del Obispo de Cartagena, terminó la etapa de los diecisiete días que esta ciudad estuvo en poder de las tropas de Leake, por la traición del conde de Santa Cruz de los Manueles.

**Durante el corto período de tiempo que las tropas de Leake estuvieron en posesión de Cartagena, hicieron, además de una muralla de tapial, las obras preliminares para situar un fuerte en la cima del monte de San Jullán, y levantaron planos del Mar del Mandarache, que proyectaban destinarlo a invernadero de galeras y utilizar su costa como astillero, exactamente igual que luego hizo el Gobierno español.**

Durante el corto período de tiempo que las tropas de Leake estuvieron en posesión de Cartagena, hicieron, además de una muralla de tapial, por la parte de las puertas de San José, por donde penetró el Obispo con sus tropas,

las obras preliminares para situar un fuerte en la cima del monte de San Julián; practicaron sondeos en el puerto; levantaron planos y reconocieron el llamado Mar del Mandarache, que es la zona del actual Arsenal, que proyectaban destinarla a internadero de galeras, y utilizar su costa como astillero para la construcción de navíos, exactamente igual que luego hizo el Gobierno español. Claro está, que de haber continuado los ingleses algún tiempo más en posesión de Cartagena, hubieran hecho de ella una plaza inexpugnable, que, a parte de restársela a la Monarquía española, hubiera servido de base para poder seguir extendiendo su dominación hacia el resto del reino; y para evitar, una vez lograda la incorporación de la ciudad al territorio nacional, que se repitiera un hecho de esta naturaleza, que pudiera poner en peligro, no ya a Cartagena, sino a España entera, por ser ésta, puerta a propósito para una invasión de enemigos, se fijó de modo práctico la atención del marqués de la Ensenada, como antes la de Patiño, en la magnífica situación estratégica de esta ciudad y de su envidiable y tranquilo puerto, que con el anfiteatro de altas montañas que lo rodean y buenas defensas, quedaría con sus proyectos, lo mismo que la población, a cubierto de todo ataque, ya que se vé no lo estaba bastante, por las fortificaciones que en tiempos de Felipe II había hecho el Príncipe Vespasiano de Gonzaga.

Ya estaba en poder de Inglaterra la *llave del Estrecho de Gibraltar*, de la que durante la Guerra de Sucesión, el 4 de agosto de 1704, se apoderó el almirante Rook, después de una heroica defensa de su guarnición, que no llegaba a doscientos hombres, contra la que en seis horas, según dicen algunos historiadores, hizo más de quince mil disparos la flota inglesa, y había que prestarle a España, por medio de Cartagena, como la triste experiencia aconsejaba, la debida atención, haciendo de este puerto

algo más de lo que hasta entonces había sido, siquiera fuese recordando que hubo un momento en que se había perdido para España, y así se llegó, aunque después de pensarlo varios años más, a la decisión de fortificar y dotar de armamentos a la ciudad y establecer aquí el Real Arsenal, comenzando, desde entonces, a resurgir Cartagena en sus pretéritas grandezas y España a verse fuerte y respetada.

**En un estado formado en 20 de noviembre de 1770, figuran las existencias de Artillería y municiones y los buques de guerra de este Departamento, resultando que ya había treinta cañones de 24 en la batería del Arsenal, veinte en Trincabotijas, veintitrés en el Mogote del Espalmador grande, además de los que armaban los navíos Terrible, Glorioso, Triunfante, etc.**

Según un estado formado en 20 de noviembre de 1770, de las existencias de artillería y municiones y de los buques de guerra de este Departamento, con el cálculo de lo que sobraba y faltaba sobre su total armamento, con arreglo al Reglamento del año 1766, resultaba que ya había colocados treinta cañones de veinticuatro, en la batería del Arsenal, que luego se destinó a salvas, según se vé en dos fotograbados que damos y que fueron publicados en el año 1897 en el «Mundo Naval Ilustrado»; veinte en Trincabotijas; veintitrés en el Mogote del Espalmador grande; veintiocho, de dieciocho, en los navíos Terrible y Glorioso, — del que damos un grabado, — para franquear la boca de la canal, y debían repartirse en las cuatro baterías que se estaban construyendo en el recinto de la plaza, por la parte de tierra, veinticuatro cañones de dieciocho; ocho de dieciseis; treinta y dos de diez y alguno de ocho, con sus municiones, estando también surtida la Milicia Urbana, con quinientos cuarenta fusiles que le faltaban para su com-

pleto armamento, previniendo además la distribución de los que quedaban, entre la Maestranza y otros individuos alistados, para cuando ocurriesen motivos.

Este estado iba firmado por Francisco Cisneros y de él resulta que había dos mil quinientas ochenta granadas; ciento treinta y ocho armas de chispa, setecientos setenta y cinco fusiles, novecientas trece pistolas, setecientas seis bayonetas, novecientas catorce espadas, seiscientos cuatro chuzos y cuatro mil seiscientas noventa libras de balas de plomo para mezcla, seis mil ochocientas treinta y nueve para fusil, novecientas veintinueve para pistola y dos mil ochenta y uno quintales de pólvora.

Los navíos armados que aquí había, eran, según el nombrado estado, además de los citados, el Triunfante, Serio, Vencedor, Monarca, Atlante, y los jabeques Atrevido, Lebré, Pilar, Galgo, Caballo Blanco y Gamo, además del Velasco y San Joaquín, que estaban en el depósito de desarmados, y las fragatas Santa Teresa y La Nueva.

**El 20 de febrero de 1731 se pusieron los jalones de los cuatro ángulos del perímetro que había de excavarse para la dársena, fuera del reservado a la edificación, que comenzó poco más tarde, dando con ello la base para el engrandecimiento de Cartagena.**

El 20 de febrero de 1731 se pusieron los jalones de los cuatro ángulos del perímetro que había de excavarse para la dársena, fuera de lo que se destinaría a la edificación, que comenzó pocos años más tarde, dando motivo a que se aumentara el comercio, la industria y las artes, a la vez que proporcionaba base para el engrandecimiento de la ciudad, que, en este sentido, debe la iniciación de su florecimiento a las sabias normas de gobierno del primer marqués de la Ensenada, cuyos frutos vino a recoger aquel gran monarca, que se llamó Carlos III, cuyo retra-



to publicamos, de gloriosa memoria para Cartagena, a la que prestó su poderosa ayuda, mandando construir grandiosas obras en ella, e invirtiendo aquí buen número de millones de reales de los trescientos millones que dejó Ensenada en las arcas del Tesoro, cuando fué apartado de la gobernación del país, desde los cuatro Ministerios de Marina, Hacienda, Guerra e Indias, que tuvo a su cargo, por intrigas de alguna nación a quien perjudicaba en sus planes de poderío la orientación y el progreso que España seguía bajo las sabias normas de Somodevilla.

**Desde el siglo XVI empezaron a redactarse proyectos para establecer en este puerto un Arsenal con los edificios y elementos necesarios para los diversos servicios que la Marina necesitaba, pero se perdieron dos siglos sin construir más que la Casa del Rey, hasta que en 1739, se dió principio a los trabajos, a cuyo frente se puso, con otros prestigiosos elementos de Marina, a don Sebastián Feringan.**

Desde el siglo XVI empezaron a redactarse proyectos para establecer en este puerto un Arsenal con los edificios y elementos necesarios para los diversos servicios que la Marina necesitaba, pero se perdieron dos siglos sin construir más que la Casa del Rey y sin decidir sobre lo demás, no existiendo en 1726 otros edificios mas que unos almacenes, que era lo que constituía el Arsenal de entonces, como lo representamos en los planos que reproducimos, en los que, partiendo del primero, se vé la evolución que este centro naval ha ido sufriendo en orden a construcciones de talleres y buques, aunque hasta aquí en cuanto se refiere a los medios de hacer aguadas, no se adelantó un paso.

Después de aquellos almacenes, más tarde, en 1739, se dió principio a la construcción de los muelles y por último,

para satisfacer las necesidades de la Marina en el Mediterráneo, se decidió la de lo que había de ser el definitivo Arsenal, al frente de cuyas obras se puso, con otros prestigiosos elementos de Marina, a don Sebastián Feringan y Cortés, y bajo sus órdenes empezaron los trabajos necesarios para hacer posible la construcción y carena de buques, el día 1.º de julio de 1749, como ya vimos. El señor Feringan aceptó las ideas de don Jorge Juan en lo referente a que pudieran excavarse diques utilizables en el Mediterráneo, pues él era contrario a esta idea.

**Don Jorge Juan, que tan importante papel desempeñó en la construcción de este Arsenal, había cursado sus estudios en Cartagena, en la primitiva Academia de Marina, en la que hizo asombrosos progresos en el estudio de las matemáticas y de la astronomía, por lo que fué designado con Ulloa, para la famosa comisión de medir el grado del meridiano terrestre.**

Don Jorge Juan y Santacilla, que tan importante papel desempeñó en la creación del Arsenal de Cartagena, era oriundo de esta hermosa región levantina, pues había nacido en Novelda, (Alicante) el año 1712 y aquí, en Cartagena, cursó su carrera en la primitiva Academia de Marina, de la que debe conservarse en la sala de modelos de buques de la Escuela Naval, un trozo octogonal de pizarra, encerrado en marco de madera, con esta inscripción: «La E. N. conserva como respetuoso recuerdo esta pizarra, que sirvió para sus estudios en la Academia de Guardias Marinas de Cartagena, al sabio y eminente don Jorge Juan».

Hizo este ilustre marino tan asombrosos progresos en el estudio de las matemáticas, la astronomía y otras ciencias propias de su profesión, que era la admiración de sus maestros y de sus condiscípulos, quienes le llamaron Euclides. A los veintitrés años ya eran tan excepcionales

los conocimientos que en esta ciudad había adquirido, que fué designado, en unión de don Antonio de Ulloa, que también intervino en la construcción del Arsenal, para la famosa y científica comisión de medir en el Ecuador el grado del meridiano terrestre, comisión que desempeñaron muy lucidamente, mereciendo grandes elogios, y siendo su trabajo el primero que se publicó de cuantos sabios intervinieron en esta labor, en la que invirtieron once años.

Ascendido a jefe de escuadra en 1748, fué nombrado Comandante de los Guardias marinas en 1753, y atendida la alta reputación de que en todos los órdenes gozaba, singularmente por sus obras y trabajos científicos, se le envió a Londres por el Gobierno, con una comisión relativa a varios asuntos concernientes a la Marina y para que, de modo particular, se instruyese en la construcción de navíos, observando detenidamente lo que en esta parte se había adelantado en Inglaterra, donde permaneció diez y ocho meses. Vuelto a España, le encargó el Rey la dirección de la construcción de navíos, de los Arsenales y sus obras, a cuyo fin pasó destinado a este Departamento con el objeto de visitar, examinar y disponer todo lo que tuviese por conveniente en punto de construcción de bajeles, obras del Arsenal, fábrica de jarcias y tejidos y nuevo método de aparejar los navíos de la Armada, a virtud de Orden de S. M. dirigida al Marqués de Spínola en 28 de junio de 1754 y firmada por el marqués de la Ensenada, que conocía perfectamente sus conocimientos extraordinarios y su gran talento, a lo que se debió el invento de un sistema de construcción mucho mejor que todos los hasta entonces conocidos y que se mandó observar por R. O. en todos los Departamentos.

Con su actividad, su genio laborioso y su celo en el pronto y exacto cumplimiento de las sabias medidas dictadas por el gobierno de Carlos III, llegó a alcanzar la

Marina española, en pocos años, una muy respetable situación, botándose anualmente al agua, navíos y otros buques de guerra, tan sólidamente contruidos como excelentes veleros. Fué tan extensa la cultura adquirida por Jorge Juan en la Escuela de Guardias Marinas de Cartagena, que le permitió, además de lo expuesto, escribir diez memorias sobre distintos puntos de artillería, astronomía, navegación, construcción y matemáticas, que leyó en la Academia de ciencias, que en su propia casa formó con varios de sus alumnos, que fué base de la obra que inmortalizó su nombre, titulada «El Examen Marítimo».

Además de los muchos honores y empleos con que fué distinguido este marino tan prestigioso, formado en Cartagena, en su noble y gloriosa carrera, desempeñó los cargos de Director del Seminario de Nobles y Embajador en la Corte de Marruecos. Fué también académico en las Reales sociedades de Londres y Berlín, hasta que murió en Madrid el 21 de julio de 1773, a los sesenta años de edad, siendo no sólo uno de los marinos más distinguidos de su época, sino de los hombres más sabios de su tiempo, lo que constituye también un timbre de gloria para Cartagena, donde cursó los estudios que tanta fama le dieron y que tan beneficiosos fueron para el engrandecimiento de España, alcanzado por el de la Marina, a lo que tanto contribuyó también este Departamento, en el que Jorge Juan puso a contribución todos sus conocimientos, para que pudiera ser susceptible en el porvenir, como así ha sido, de las ampliaciones y mejoras que los progresos del tiempo exigiesen.

**El coste de los 77.998.252 jornales invertidos en las obras verificadas para establecer el Arsenal, o sea el de las que comenzaron en 1.º de julio de 1749 y terminaron en 31 de enero de 1782, que constituyen lo que podemos llamar el primitivo Arsenal, que en lo fundamental to-**

**avía subsiste, después de las múltiples transformaciones, ampliaciones y mejoras de que constantemente viene siendo objeto, se elevó a 112.334.525 reales vellón.**

El coste de los 77.998.252 jornales invertidos en las obras verificadas para establecer el Arsenal, o sea las que comenzaron el 1.º de julio de 1749 en que se dió principio a los trabajos, después de todas las edificaciones previas que se habían hecho para poder llevarlos a cabo en definitiva, y que terminaron el 31 de enero de 1782, en lo que constituyó lo que podemos llamar el primitivo Arsenal, que en lo fundamental todavía subsiste, después de las múltiples transformaciones, ampliaciones y mejoras que constantemente ha sufrido, según liquidación practicada por el Sobrestante Mayor don José Ginés Felices, Contador de Navío de la Real Armada, fué de 112.334.525 reales vellón, distribuidos del modo siguiente:

En los muelles de la dársena, Cortina del Puerto y cimientos de los edificios contiguos, se invirtieron 25.037.162 reales vellón; 482.722 en el desmonte de terrenos, cerca que cierra el Arsenal y conducto para las aguas; 846.164 en la igualación de terrenos en el plan del mismo; 1.290.782 en la excavación de la dársena que, como es sabido se hizo en seco; 1.211.185 en el canal que se construyó para desviar el curso de las aguas, que según se vé en un dibujo que reproducimos, tomado del Archivo de Simancas, aflúan por el cauce *B* a lo que es la actual dársena, llevándolas por fuera del Arsenal, a la Algameca Chica, de la que damos una fotografía. Fueron invertidos 3.945.230 reales en el Almacén General, que todavía se conserva con toda solidez, del que reproducimos un grabado; 3.661.979 en los almacenes de la parte de Poniente; 6.593.522 en la construcción de cinco naves para arboladura y ayuda almacenes del Sur; 6.511.877 en la fábrica de jarcias y

tejidos; 6.161.704 en el dique grande; 4.221.916 en el dique pequeño; 1.703.794 en la poza de bombas para desaguar los diques, en la que trabajaban los forzados; 4.401.426 en las tres gradas para construcción de embarcaciones menores; dique para maderas y ventilación, y 3.791.535 reales en el cuartel para presidiarios, esclavos y forzados.

**Las obras del Arsenal fueron ejecutadas en seco, por lo que aún hoy se conservan todos los edificios y obras tan fuertes como el día en que se terminaron, o sea el 31 de enero de 1782, si bien se continuó desde entonces, llevando a cabo nuevas construcciones de obras de ampliación, mejora y montaje de modernas máquinas y secciones, y centros técnicos de trabajo y estudio, de todas clases.**

Las obras del Arsenal fueron ejecutadas en seco, no llegando a penetrar las aguas en sus diques, dársena y varaderos hasta que estuvieron concluidos, por lo que aún hoy se conservan los edificios y obras tan fuertes y tan resistentes como el día en que se terminaron, o sea el 31 de enero de 1782, en que se dieron por concluidas, si bien se continuó desde entonces, incesantemente, llevando a cabo nuevas construcciones de obras de ampliación, mejora y montaje de toda suerte de máquinas, secciones y centros técnicos, y de trabajo y estudio, de todas clases, según lo han ido exigiendo las crecientes necesidades, nacidas de la importancia de una Marina prestigiosa en alto grado, como es la española, llena siempre de gloriosas epopeyas; y la evolución operada en el orden naval, a cuya cabeza va el Arsenal de Cartagena, como se deduce de los diversos fotograbados que publicamos y que dan idea de su engrandecimiento y progreso. Sólo le falta agua potable para ser de los mejores y más eficientes del Mediterráneo.

La industria naval es tronco de diversas ramas, y de la necesidad de perfeccionar sus elementos integrantes, se han derivado siempre muchos de los adelantos industriales en metalurgia, maquinaria, etc., como ya había previsto el gran patriota, marqués de la Ensenada, a cuya labor relacionada con la Marina y con este Departamento.

fotograbados, que igualmente damos, pero otros creen que donde estuvo la factoría fué hacia la costa de Levante, bien por la parte de Santa Lucía, bien por el Batel, aunque nada puede afirmarse en concreto, porque ningún historiador antiguo nos da la referencia del emplazamiento del Astillero de que se trata, del que también nos habla Merino en su Geografía histórica del Reino de Murcia.

Ya hemos referido, tomándolo de los historiadores arábigos, como Abderrahmán I, cuyo conocimiento de la importancia de la Marina, como guardadora de la tierra, le llevó a fomentarla, tuvo astilleros y atarazanas en varios puntos de la Península, entre ellos Cartagena, de los que pronto cayeron al agua numerosos bajeles, base de la potencialidad naval de la España árabe, que llegó en pocos años a ser temida en el Mediterráneo, alcanzando su máxima potencialidad en tiempos de Abderramán III, en cuyo reinado acaecieron los hechos más culminantes de la Marina hispano-árabe, como la toma de Tánger y Ceuta en 920 y de Túnez en 955.

**Además de las sumas ya relacionadas, invertidas en jornales del Arsenal propiamente dicho, que comprendía 659.858 metros cuadrados, se gastaron 4.992.989 reales en obras provisionales y en la limpia del puerto y dársena con embarcaciones 9.503.378, comenzando a abrirse los cimientos de la dársena en 22 de enero de 1733 y por R. O. de 30 de enero de 1761 se puso en quilla la primera galera que se construyó en España, con arreglo a los planos que de Nápoles trajo el Rey don Carlos; antes, en 1757 habíase terminado el dique pequeño, y en 1754 la excavación para el de carenas, que costó 522.526 reales.**

Además de las sumas ya relacionadas, invertidas en el Arsenal propiamente dicho, se gastaron 4.992.989 reales



en obras provisionales y en la limpia del puerto y dársena, con embarcaciones 9.503.378.

El área total del Arsenal comprendía en el origen 659.858 metros cuadrados, de los que 333.347'50 eran de tierra y 186.510'50 de mar.

La caja para los cimientos de la dársena, empezó a abrirse en 22 de enero de 1733 y, por Real Orden de 30 de enero de 1761, se puso en quilla la primera galera que se construyó en España, con arreglo a los planos que de Nápoles trajo el Rey don Carlos III, cuando dejando aquel trono ocupó el de España. Esta galera de dieciocho bancos estaba destinada a Orán.

Las obras del dique pequeño, que empezaron el 16 de enero de 1756, terminaron en 11 de abril de 1757, con un coste total que ascendió a 3.567.896 reales.

En 1754, el día 15 de agosto, se concluyeron las obras de excavación para la construcción del dique de carenas, que habían dado comienzo en 1.º de abril de 1753 y costaron al Estado 522.526 reales.

**En 25 de agosto de 1770 se terminó la primera fuente que se hizo en el Arsenal por cuenta del Asentista de víveres, marqués de Granada, la que se destinó a la aguada de los buques de la Armada y para el surtido de la maestranza y esclavos; su coste fué de 12.307 reales, que por R. O. de 22 de febrero de 1771 se mandaron pagar para que quedase de propiedad de la Marina. Estaba situada en la orilla de la dársena, cerca de la machina, y en veinticuatro horas podía surtir un navío de seiscientas plazas para cuatro meses. Hasta entonces el agua se llevaba en pipas desde la ciudad.**

En 25 de agosto del año 1770, se terminó la primera fuente que se hizo en el Arsenal, por cuenta del Asentista de víveres don Jerónimo Retortillo, marqués de Granada,

destinada a la aguada de los buques de la armada y para el surtido de la maestranza, presidarios y esclavos de aquel establecimiento. Habiéndose solicitado por el apoderado del marqués, don Juan Fernández de Aldaiturriaga y a nombre de su principal, la propiedad de dicha fuente o el abono de su coste, por Real Orden de 22 de febrero de 1771, se mandó entregar a aquél doce mil trescientos siete reales diecisiete maravedís a que ascendía, quedando desde entonces de propiedad de la Marina. La fuente, que ya desapareció del punto en que se emplazó, terminaba con un busto de Jorge Juan, como se ve en la fotografía que reproducimos, el cual se halla hoy sobre la verja de la Plaza de Armas del Arsenal; tenía cuatro caños y uno más alto para la aguada de los buques. Estaba situada en la orilla de la dársena, cerca de la machina actual, de la que igualmente publicamos una fotografía, y tenía el caudal bastante para el surtido, en veinticuatro horas, de un navío de seiscientas plazas, durante cuatro meses. El establecimiento de esta fuente, aunque de agua de mala calidad, fué una gran mejora para el Departamento, pues hasta entonces el agua para los buques y maestranza, se traía en pipas desde las fuentes de la ciudad, establecidas en 1760, ofreciendo grandes dificultades para dar abasto a los buques con la perentoriedad necesaria.

**Por R. O. de 10 de septiembre de 1773, firmada por el Bailio frey don Julián de Arriaga, se autorizó la construcción del cuartel de presidarios y esclavos de este Arsenal, según lo propuesto por el Comandante General don Carlos Reggio.**

La actual prisión aflictiva se mandó construir, conforme al plano que reproducimos, por R. O. de 10 de septiembre de 1773, dirigida por el Bailio frey don Julián de Arriaga a don Juan Domingo de Medina. Era del tenor siguiente: «El Rey ha venido en aprobar la fábrica del Cuartel de

presidarios y esclavos de ese Arsenal, en el paraje y según el plano y perfiles propuestos por el Comandante General don Carlos Reggio, que con esta fecha remito al actual interino don José de Rojas, y con algunas variaciones que propone el Ingeniero General don Francisco Gaudier, con un informe, de que también le incluyo copia, pero quiere S. M. que antes de otras cosas se practique un prolijo examen del terreno en que se proyecta este edificio, para más bien asegurarse de su calidad y afianzar en los cimientos la solidez de la obra, lo cual verificado, se procederá a la consignación de los caudales que sean necesarios, y de su Real Orden lo prevengo a V. S. para que concurra a su cumplimiento en la parte que le toque.

Dios guarde a V. S. muchos años.

San Ildefonso 10 septiembre 1773.»

**En el año 1767 se seguía con los presidarios, esclavos y forzados del Arsenal, un sistema penitenciario que consistía en estar amarrados de dos en dos y por un pié en los extremos de una cadena, a lo que llamaban "poner en calceta" y así se les enviaba al trabajo del Arsenal, permaneciendo amarrados a una argolla los que no podían trabajar, abonándoles o no jornal, según lo que la condena que venían a sufrir determinase, por lo que las obras resultaban tan económicas, ya que aquí venían forzados de distintos puntos del Reino.**

En el año 1767 se seguía con los forzados y esclavos un sistema penitenciario que consistía en estar amarrados de dos en dos y por un pie a los extremos de una cadena, a lo que llamaban «poner en calceta». En esta forma se les enviaba a los trabajos del Arsenal. Los que no podían trabajar permanecían amarrados por el pie en una argolla empotrada en la pared, llamada «branca». A los muchachos sólo se les ponía un grillete y a los penados por va-

gancia se les excluía del pesado trabajo de virar las bombas, dejándolos con un solo grillete. Los muchachos de doce a dieciocho años se alojaban en la chata «Gavilán» y generalmente se destinaban a la fábrica de jarcias y tejidos para hacer canillas, por ser trabajo poco fatigoso. Había también muchachos sentenciados a servir en los navíos, que llamaban «pillos de armada», que iban sin ningún género de prisión, siendo ejercitados en la profesión de la mar.

Los condenados por incendiarios se excluían de todo trabajo en los Arsenales, según una R. O. de 1775.

**La falta de gente para dotar de tripulaciones los bajeles, hizo que Carlos I restituyera la pena de "galeras", que significaba destierro y esclavitud al servicio del Rey y confinamiento en fortaleza flotante, en las que servían al remo, sin mirar la condición del forzado, sino atendiendo a la condena; así hallamos que a Fray Francisco de San Diego, se le condenó a diez años de galeras, sin sueldo, además de las penalidades que se le impusieron por ser religioso.**

La falta de gente para dotar de tripulaciones los bajeles, hizo que Carlos I restituyera la pena de «galeras», que significaba destierro y esclavitud al servicio del Rey, pérdida del derecho civil y confinamiento en fortaleza flotante, en las que servían al remo.

Según hemos visto en los libros correspondientes que existen en el Archivo de la Intendencia de este Departamento a todos los forzados que venían a Cartagena, y los había de todas clases y condición, se les ponía la oportuna nota expresando por quién eran condenados y a qué pena, el delito y las señas personales y demás circunstancias.

Por ejemplo: «Fray Francisco de San Diego, religioso

lego de la Santa Orden de Nuestro Padre San Francisco, natural de la feligresía de Viera, en Galicia, hijo de Gonzalo Sánchez, alto, nariz gruesa, herida en medio de la mollera, otra a la entrada del pelo, otra en la cabeza a la derecha, de 31 años, fué condenado por el muy Reverendo Padre Fray Francisco Navarrete Alcocer, lector jubilado de Mro. Provincial de la provincia del Arcángel San Miguel de Andalucía y reino de Granada, de la Orden Tercera de penitencia de Nuestro Padre San Francisco, y demás señores comisarios y visitador, definidor general y definidor de dicha Orden, en diez años de galeras al remo y sin sueldo, y luego que se hubiera sacado de la prisión en que estaba para entregarlo al brazo secular, que estuvieran en Comunidades las religiones de la ciudad de Sevilla y dicha Orden, Fray Francisco de San Diego se pusiera en hábito penitente, desnudo de la cintura arriba, con soga de esparto con nudo al cuello, y en presencia de todas las Comunidades, se leyese la sentencia y después se le diese una disciplina regular y secular para su remisión a las galeras. Que en saliendo de ellas, habiendo cumplido los dichos diez años, sea desterrado por todo el tiempo restante de su vida, de dicha ciudad de Sevilla y de las demás ciudades, villas y lugares de su Arzobispado, y cumplido con lo referido y volviéndose el dicho a la religión en el Convento donde asistiera, se le repita los miércoles y viernes de todas las semanas del año su culpa, y en cada uno de ellos se haga una disciplina en la comunidad y ayune a pan y agua, siendo en tierra con toda humildad, por la muerte alevosa que dió a Juan Martín, vecino de Sevilla.—Pareció por testimonio de Juan Antonio de Castro, escribano, en que se declara constó por requisitoria del Reverendo Padre Francisco Andrada, lector jubilado y Mro. Provincial de dicha provincia, refrendada de Fray Juan de Cazaes, secretario, en que está inserta la senten-

cia. Fué recluso en la cárcel de Cádiz en 21 de marzo de 1694», hasta que vino a Cartagena a las galeras.

**El mismo Baillo, frey don Julián de Arriaga, que firmó la R. O. que transcribimos, para la construcción del Cuartel de presidiarios y esclavos de este Arsenal, dirigió en 16 de marzo de 1759 una curiosa R. O. al marqués de Spínola, sobre la moderación en la mesa de los buques, prohibiendo a todo Comandante de Navío servir en su mesa más que la sopa, un cocido y dos platos de cocina al mediodía; y para cenar dos platos, y aunque menos ceñida esta orden para los Generales de Marina, quería estuviesen entendidos sería muy del agrado de S. M. cuanto menos la ampliasen.**

El mismo Baillo frey don Julián de Arriaga, que firmó la R. O. que transcribimos para la construcción del Cuartel de presidiarios y esclavos de este Arsenal, dirigió en 16 de marzo de 1759, al Marqués de Spínola, la R. O. que copiamos, relativa a la moderación en las mesas de los buques de guerra. Decía así:

«Siendo tan frecuente en los navíos el riesgo de incendiarse los fogones y habiendo no pocas veces experimentándose este daño con peligro de extenderse a todo el buque; y contribuyendo tanto a este grave inconveniente el excesivo fuego a que precisa la poca moderación en las mesas, que atrae otro no pequeño perjuicio en la multitud de vacas, carneros y puercos que se embarcan con conocido embarazo para un pronto zafarrancho, causa de poco aseo y pudrición de las cubiertas y perjudicial consumo de agua en viajes de Indias. Y ha resuelto S. M. sea prohibido a todo Comandante de Navío (mientras se mantenga a la vela) servir en su mesa más que la sopa, un cocido y dos platos de cocina al mediodía, y para cenar dos platos. Que menos ceñida esta orden en la mesa de los

Generales, estén entendidos, será muy del agrado de S. M. cuanto en menos la amplíen. Que en las navegaciones de Indias, subsista esta misma regla con los pasajeros, diferenciada en la conducción de Virreyes, Arzobispos y Oficiales Generales, en la sola mesa de estos, a el modo que se previene para la de los Generales de Marina. Que en navegaciones de Europa sólo se permita embarcar de tres a cuatro vacas, no limitándose el número de carneros por la facilidad que ofrece su colocación en un zafarráncho. Y que de ninguna de estas especies sea lícito embarcar vivas, si no es para Comandante, dietas de enfermos, y ranchos de Guardias Marinas. Particípolo a V. E. de orden de S. M. para que, haciéndolo saber a los Comandantes de bajeles, disponga su observancia. Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid 16 de marzo de 1759.—El Bailio Frey don Julián de Arriaga.—Señor Marqués de Spínola.

**En lo que podemos llamar primera etapa de construcciones navales del Arsenal de Cartagena, esto es, cuando aún era el viento el impulsor de los buques y todavía no se construían aquí barcos movidos por el vapor, salieron terminadas de este establecimiento noventa y dos naves, entre navíos, fragatas, corbetas, urcas, bergantines, paquebots, jabeques, goletas, galeotas y bombardas.**

En lo que podemos llamar primera etapa de construcciones navales del Arsenal de Cartagena, esto es, cuando aún era el viento el elemento impulsor de los buques, y todavía no se construían aquí barcos movidos por el vapor, salieron terminadas de sus astilleros las siguientes naves:

Navíos: «Septentrión», «Terrible», «Velasco», «Santa Isabel», «San Rafael», «Angel de la Guardia», «San Dá-

maso», «San Julián», «San Antonio», «San Fulgencio», «Asia», «Atlante», «Tridente», «San Genaro», «San Vicente Ferrer», «San Nicolás de Bari», «San Joaquín», «San Juan Bautista», «San Justo», «San Ildefonso», «San Francisco de Paula», «Conquistador» y «Héctor».

Fragatas: «Astrea», «Palas», «Esmeralda», «Dorotea», «Santa Rufina», «Santa Casilda», «Santa Florentina», «Perla», «Venganza», «Carmen», «Gerona», «Zaragoza», «Juno», «Otra Perla», «Santa Rosalía», «Santa Clara», «Santa Brígida», «Nuestra Señora de la Soledad», «Diana», «Petronila» y «Dorado».

Corbetas: «Santa Rosa», «Sebastiana», «Mercurio» y «Vencedora».

Urcas: «Nuestra Señora de la Regla», «Santa Florentina», «Santa Rita», «Presentación» y «Pinta».

Bergantines: «Santiago», «Alerta», «Limeño», «Sci-pión», «Empresa», «Peruano», «Luz», «Jasson» y «Gavina».

Paquebots: «San Cristóbal».

Jabeques: «Aventurero», «Cazador», «Galgo», «Atrevido», «San Blas», «San Sebastián», «Valenciano», «Catalán», «Gitano», «Volante», «Liebre», «Nuestra Señora de Africa», «San Lino Marciano» y «San Senis».

Goletas: «Santa Engracia», «Isabel Francisco», «Cartagena», «Prosperidad», «Edetana», «Ceres» y «Sirena».

Galeotas: «Santa Justa», «Vigilante», «San Julián», «Santa Rufina», «San Francisco de Rioja» y «Brillante».

Bombarda: «Santa Rosa de Lima».

**Los primeros buques de vapor botados al agua en Cartagena, fueron "General y Liniers", "Don Juan de Austria", "Aragón", etc., de algunos de los cuales publicamos los correspondientes grabados, lo mismo que de muchos de los que han seguido en la época que corresponde al tiempo**



**de arrendamiento de estos Astilleros por la Sociedad Española de Construcción Naval, que ha construido los buques que se enumeran, con sus respectivos tonelajes.**

Los primeros buques de vapor que se botaron al agua en el Arsenal de Cartagena, fueron: General y Liniers, los cruceros «Don Juan de Austria», «Aragón», «Conde de Venadito», «Reina Mercedes», «Lepanto» y «Cataluña», y los cañoneros «General Lezo», «Pilar» y «Temerario».

Publicamos grabados de algunos de ellos.

Sin incluir los construidos desde 1912 hasta la fecha, se eleva a un centenar el número de buques de distintas clases que salieron de nuestros Astilleros, aparte de los bajeles que se botaron aquí al agua, en épocas remotas, como ya hemos apuntado.

En la etapa de trabajo en esta factoría de la Sociedad Española de Construcción Naval, salieron de ella los buques que a continuación relacionamos, con sus tonelajes.

Guardapescas: «Dorado», «Delfín» y «Gaviota», de 157'6 toneladas.

Cañoneros: «Recalde», «Laya», «Bonifaz» y «Lauria», de 800 toneladas.

Destróyers: «Bustamante», «Villaamil» y «Cadarso», de 548 toneladas.

Torpederos: Numeros 1 al 22, ambos inclusivos, de 180 toneladas.

Buques mercantes: «Romeu» y «Escolano», con 3.070 toneladas.

Sumergibles tipo «B»: Números 1 al 6, ambos inclusivos, de 715 toneladas.

Sumergibles tipo «C»: Números 1 al 3, ambos inclusivos, de 914'50 toneladas.

Destróyers: «Alsedo», «Velasco» y «Lazaga», de 1.145 toneladas.

Destróyers tipo «Churruca»: «Churruca», «Alcalá Galiano», «Sánchez Barcáiztegui», «Almirante Ferrándiz», «José Luis Díez» y «Lepanto», de 1.800 toneladas.

Cañoneros: «Cánovas del Castillo», «Canalejas» y «Dato», de 1.335 toneladas.

**Es constante el progresivo avance que se viene realizando en este Arsenal, para mantenerlo a la altura de los adelantos del movimiento industrial que caracteriza nuestra época, cosa obligada si ha de sostenerse el equilibrio o superioridad de las potencias navales, que exigen incesantes transformaciones y perfeccionamientos, pero en cuanto a aguas potables, estamos aún a peor altura que en el siglo XVIII.**

Es constante el progresivo avance que se viene realizando en este Arsenal, para mantenerlo a la altura de los adelantos del movimiento industrial que caracteriza a nuestra época, cosa además obligada, tanto en la guerra como en la paz, si ha de sostenerse el equilibrio o superioridad de las potencias navales, que exigen incesantes transformaciones y perfeccionamientos, impuestos por los adelantos mundiales, que hacen cambiar el antiguo modo de ser y de actuar de los ejércitos, lo mismo de mar que de tierra, con sus rápidas combinaciones para concertar los necesarios elementos de todas clases, sobre determinados puntos estratégicos, valiéndose para la transmisión de órdenes y del pensamiento y decisiones del mando, no ya de líneas telegráficas o telefónicas de tendido previo, que exige tiempo, o de otros medios aún más lentos y costosos, sino de las comunicaciones inalámbricas, que constantemente dan los objetivos a los buques de todas clases, ya naveguen en superficie o sumergidos. Tampoco es preciso vía o ruta determinada para el transporte a través de la tierra o del mar, de tropas, víveres y otros elementos, que se llevan al lugar conveniente, de modo rapidísimo, por me-

dio de los aviones, que no necesitan, como los frenes, automóviles, etc., de líneas fijas, de antemano construidas. Con todos estos medios, que son importantes para la debida eficiencia, puede contar en un momento cualquiera nuestra Base Naval, de lo que no le es dable disponer, porque no le han dado los medios para ello, hasta aquí, a pesar de ser cosa esencial, es agua potable.

**El Mediterráneo es el mar en que han de resolverse los grandes problemas militares y políticos del porvenir, y da pena pensar que su natural Base Naval, que es Cartagena, carezca de elemento tan indispensable como el agua, no sólo para los buques de guerra, sino para los mercantes que navegan por estas aguas.**

El Mediterráneo, ya lo hemos dicho en la primera parte de esta obra, es el mar en que han de resolverse los grandes problemas militares y políticos del porvenir, por entrañar su dominio real una cuestión de suma trascendencia, que abraza varios puntos, como son la seguridad y libertad comercial del Canal de Suez y el importantísimo de la dominación del Continente Africano, que interesa a la Europa toda, y muy principalmente a las naciones mediterráneas, por entre las cuales atraviesa, como dijo Bermejo, la más importante vía para la navegación, que, pasando por el Estrecho de Gibraltar, cruza el Mediterráneo, busca el Canal de Suez, corre a lo largo del Mar Rojo, desembocando en el Océano Indico por el paso de Babel-Mandéb, para finalizar en la India China, con un recorrido desde la convergencia de las distintas líneas del Estrecho, hasta el Mar de China, de más de treinta mil kilómetros, es decir, treinta veces la distancia que separa a Cartagena del Norte de España, y da pena pensar que una Base Naval, que es, por lo que afecta a nuestra nación, la única de la Península que puede servir a extensión semejante, carezca de elemento tan

indispensable como es el agua, no solo para los buques de guerra, sino para los mercantes, que navegan por este mar, y para el personal y dependencias todas de la Marina española.

**Si la acción española en el Mediterráneo ha de ser eficiente, como anuncia el periódico inglés "Morning Post", va a ser pronto precisa una Marina también eficiente, fuerte y poderosa, para que sea respetada y temida y de influencia grande y decisiva, lo que exige que su Base de Cartagena, cuente con agua potable para todos los servicios. Esa influencia real de esta Base se medirá siempre por la suma del valor estratégico de su situación y del que corresponda a los demás medios de que se disponga, y si nos falta uno de ellos tan indispensable como el agua, nunca podremos triunfar.**

Si la acción española en el Mediterráneo ha de ser eficiente, precisa una Marina también eficiente, fuerte y poderosa, para que sea respetada y temida y de influencia grande y decisiva, lo que exige que su Base de Cartagena, cuente, lo mismo que dispone de todos los demás modernos elementos, con agua potable para sus servicios. Entonces, todos los países pondrán sus miradas sobre nosotros y llegaremos a ocupar por derecho propio, como nos corresponde, uno de los primeros lugares en el concierto de las naciones, y en lo que afecta a influencia real en el Mediterráneo, que siempre se medirá por la suma del valor estratégico de nuestra situación y del que corresponda a los demás medios con que la Marina cuente.

Ya lo reconoce así el importante periódico inglés «Morning Post», que, recientemente, refiriéndose a los progresos de nuestra Marina y a los planes y proyectos del ministro del Ramo señor García de los Reyes, decía:

«Todo indica que España prosigue activamente la polí-

tica de resucitar su Escuadra, la cual será pronto un factor con el que haya que contar seriamente en la política naval del Mediterráneo... Hay señales muy claras de que la Escuadra española despierta del letargo que siguió a la derrota en la guerra hispano yanqui y a la pérdida de las colonias».

Por otra parte, y como prueba de que esto no es la impresión particular de un periódico, citaremos también el hecho de que el Almirantazgo inglés publica un Anuario, en el que incluye las siete flotas más importantes del mundo, que actualmente son las de Inglaterra, Estados Unidos, Japón, Francia, Italia, Alemania y Rusia, y el «Times», al informar a sus lectores sobre este particular dice: «Se ha planteado la cuestión de si España debe ser agregada a la lista el año próximo», lo cual es muy consolador para nosotros porque significa que progresamos.

Tendremos excelentes barcos, pero si nos falta un elemento tan necesario e indispensable para ellos, para sus tripulaciones y para su Base Naval, como es el agua, nunca podremos triunfar, puesto que aunque poseamos la condición de la estrategia, nos faltará la de la eficiencia de algunos de los demás medios que hayamos de emplear, tomando como Base la capitalidad de nuestro Departamento.

Ya digimos en el tomo I, que la eficacia de un barco, y lo mismo de una escuadra, no depende de los elementos de que se disponga en mayor proporción, sino de los que lo estén en menor, ya que de nada serviría tener muchos cañones y de gran alcance, si nos faltan proyectiles para ser disparados o explosivos para impulsarlos; el conjunto de todas las cosas es el que tiene que darnos la verdadera eficacia.

**La ventajosa y excepcional situación de este puerto, movió a edificar un pueblo a su orilla, que llegó a ser capital de la España púnica, y aún sigue con la misma dotación de aguas, de-**

**ficientísima y de mala calidad que conocemos de todos los siglos y que podemos comparar con aquellas que se "mareaban" en los barcos.**

La ventajosa y excepcional situación de este puerto, movió a edificar en la antigüedad un pueblo a su orilla, que llegó a ser capital de la España púnica, y la misma importancia estratégica tiene hoy que entonces, o acaso más, porque los medios con que los países cuentan para el dominio del mar han cambiado radicalmente, y en lo único que nosotros no hemos cambiado, es, como repetidamente venimos diciendo, en la dotación de aguas, que es la misma deficiente y de mala calidad que conocemos de todos los siglos y que podemos comparar con aquellas que se *mareaban* en los barcos, cuando llevaban algunos días de navegación, al decir de algunos escritores.

**La marcha incontrastable del progreso, ha transformado de tal modo el material marítimo, que media un insondable abismo, no ya entre las históricas carabelas y galeras de otros tiempos y los buques actuales, sino entre éstos y los que se construían hace unos cuantos lustros, durante los cuales la evolución se fué precipitando a medida que se ensanchaba el campo de los conocimientos científicos, que han ido sustituyendo la fuerza humana por el viento, por el carbón y por los combustibles líquidos, lo que hace que el mecanismo de un buque moderno sea tan complejo como el de la más importante fábrica, y que exija técnicos diversos que dominen las ramas del saber, para lograr vencer la potencia del mar y el poder naval de los demás países, con elevados ideales de amor patrio, que nos lleven a la estabilidad y prosperidad de la nación, cuya Marina representa una póliza de seguro en ese orden.**

La marcha incontrastable del progreso, ha transformado de tal modo el material marítimo, que bien puede de-

cirse media un insondable abismo, no ya entre las históricas carabelas y galeazas de otros tiempos y los buques actuales, sino entre éstos y los que se construyan hace unos cuantos lustros, durante los cuales la evolución se fué precipitando a medida que se ensanchaba el campo de los conocimientos científicos, con los que se dotó de los últimos adelantos de la técnica, a los barcos que forman nuestra Armada, que son la última expresión de la ciencia naval, con arreglo a la que se ha ido progresando en todos sentidos.

La fuerza humana, elemento que en principio se empleaba para la locomoción marítima, fué reemplazada por el viento, agente de la naturaleza, al que luego reclamó su plaza el carbón, para sucederle imperiosamente el combustible líquido y la electricidad, llegando con todo a hacer de los buques modernos un grandioso y delicado mecanismo, tan complejo como el de la más importante fábrica; tan variado como un museo y tan delicado como el más preciso cronómetro. Su construcción y manejo exigen que la inteligencia y competencia se hallen perfectamente hermanadas en el personal de Marina, que ha venido sufriendo honda transformación en sus científicos conocimientos e idoneidad, con relación a los que la profesión requería de los nautas de otros tiempos, para aplicarlos al funcionamiento de los complicados aparatos que tienen que gobernar y dirigir, para el dominio del buque.

Hoy más que nunca, por lo que la Marina requiere técnicos de todas clases, especializados y competentes, precisan sus oficiales y el personal todo, conocer las diversas formas, grados y ramas del saber, cada uno en su esfera, aparte de tener que asimilarse, también más que nunca, creencias que hablan al espíritu y lo edifican en un sentimiento patriótico, como el que siempre distinguió a los nobles marinos, infiltrado en la sangre, que a la

vez que corre por su cuerpo fortificando los músculos, llega al corazón, creando valor, rigiendo al cerebro y engendrando y sosteniendo los ideales de amor a España, que tan necesarios son en quienes tienen que vencer y dominar la potencia del mar y el poder naval de los demás países, a lo que hay que oponer en la medida que sea necesaria, la fuerza salvadora de la Nación, que en este orden está en manos de los que ostentan la honrosa ancla.

Precisamos estar vigilantes, por lo que a la Base Naval de Cartagena se refiere, sobre las rutas del Oriente, por ser nuestro gran puerto militar centinela del alegre litoral levantino y de este bello mar latino lleno de recuerdos históricos de pasadas grandezas y que ha de conducirnos, desde la sede de Cartagena por base, a una variación esencial del porvenir español, que ha de ser grande, si se domina prácticamente el Mediterráneo. Para ello, es preciso disponer de agua, además de buques, fortificaciones y medios de defensa y ataque, como los que ya tenemos y los que se preparan y perfeccionan, sin pretensiones bélicas, con arreglo al sentir nacional, que es el que recogen los gobernantes, cuando hay por su parte una patriótica e inteligente orientación, como la del actual Gobierno, que se halla identificado por completo con el espíritu del pueblo, y compenetrado de sus verdaderas inclinaciones, deseos y necesidades. Quiere el marqués de Estella ver de llegar al más bello y más ventajoso ideal de la Nación, inspirándose en las normas de actuación más seguras, que son las del patriotismo y de la ciencia, cuando se aplican con los ojos puestos en la economía nacional, en cuyo conjunto puede realmente considerarse que lo que cuesta la Marina es solo una modesta prima de seguro, que nos garantiza la estabilidad y prosperidad del país, única base sobre la que éste puede engrandecerse, y bien planteadas y desenvueltas las industrias con aquélla relacionadas, se lle-



ga, como en algunos países sucede, a considerar que la Marina no cuesta nada.

**Podemos citar el caso de Inglaterra, cuyo engrandecimiento se halla basado principalmente en su poder naval, que a la nación en conjunto, no solo no le cuesta nada, sino que le produce un provecho directo, vivificando todas sus fuentes de riqueza, sin que la libra esterlina salga de las fronteras del territorio inglés, ni haga otra cosa más que correr de los particulares al Estado y de éste a aquéllos.**

Podemos citar el caso de Inglaterra cuyo engrandecimiento se halla basado principalmente en la organización de su poder naval, que no solo no le cuesta dispendio y sacrificio grande, sino que le produce un provecho directo a la nación, vivificando todas sus fuentes de riqueza, y produciendo al país cuantiosos beneficios. Como dijo un ilustre marino, la Gran Bretaña, y esto viene a corroborar la conveniencia que ya expusimos de que la construcción de nuestros buques sea producto del trabajo español, que es riqueza y causa de bienestar, ha conseguido que sus escuadras formidables sean construidas, sostenidas y equipadas con recursos y brazos nacionales. De este modo, los impuestos que hoy soportan tales o cuales productores o industriales, vuelven mañana por distintos cauces a las mismas arcas de donde salieron. Los tributos de los unos sostienen la industria de los otros y recíprocamente, formando el conjunto del bloque de la riqueza nacional, de manera que la libra esterlina no hace más que rodar, sin salirse jamás de sus fronteras. Cambia sin descanso de mano o de bolsillo inglés, corriendo sin cesar de los particulares al Estado y del Estado a los particulares; de los constructores a los productores, de los productores a los contratistas; de los contratistas a los obreros,

y así sucesivamente, pero al cabo del año, aunque ninguna libra se halla donde estaba, todas se encuentran dentro del territorio de la Gran Bretaña. Por este procedimiento la nación tiene más escuadra, más acorazados, más cruceros, más torpederos, porque ha transformado en ellos los productos de su suelo, y cuenta con las mismas libras esterlinas, ya que ninguna sale del país. De esta forma la Marina, aparte de sus propios fines, ha producido un enorme movimiento de caudales, con el correspondiente beneficio para Inglaterra.

Este trabajo y ese movimiento, no le cuesta nada a la nación inglesa en conjunto, porque todo sigue dentro de ella, aunque haya cambiado de caja, lo que permite a los ingleses poder decir con fundamento que ampliamente considerada su nación, esa Marina formidable, no le es gravosa, a lo que hay que agregar que no solo no lo es, sino que contribuye a enriquecer a la nación, porque cada tonelada de acero que Inglaterra elabora produce una ganancia, y cada astillero, buque, máquina o cañón que construye, llevan al interior de sus fronteras crecidas sumas de capitales extranjeros que aumentan su riqueza a la vez que aminoran la agena. Por eso debe constituir para nosotros norma inalterable en el criterio nacional, que los buques españoles sean producto de materiales y elementos propios.

**Es de absoluta necesidad que en los sitios donde España decida tener un Arsenal o una Base Naval, como tiene en Cartagena, que lo sean de verdad y que se hallen dotados de todos los elementos que exijan la construcción naval y la navegación por las aguas a que esta Base ha de servir.**

Es por lo expuesto de absoluta necesidad que en los sitios donde España decida tener un Arsenal, una Base

Naval, como tiene en Cartagena, que aquél o ésta lo sean de verdad; que se hallen dotados de todos los medios y de todos los repuestos que pueda exigir la prestación de un rápido y eficaz auxilio y de todo lo que en nuestros tiempos requiere la construcción naval y la navegación, pues de nada sirve que hoy, algunos de los buques, y luego todos, al construir el nuevo dique proyectado, puedan limpiar sus fondos, hacer reparaciones en los cascos, en las máquinas, etc.; que podamos aprovisionarlos de combustible y de los demás elementos precisos, si no les podemos dar uno tan necesario e indispensable como es el agua, sin la cual no sirve de nada la vivificación y concentración de las energías que se están aplicando en todos sentidos de la técnica de la construcción, estrategia, etc.

Si la construcción de un acorazado de quince mil toneladas puede considerarse que requiere el concurso de mil obreros durante dos años, indirectamente, según las estadísticas, supone otros dos mil, por lo menos, ocupados en los trabajos suplementarios de las minas de carbón, hierro, plomo, zinc, estaño, etc.; en las fabricaciones de maquinaria, en las industrias metalúrgicas, eléctricas y demás auxiliares de la naval, que también rinden el consiguiente beneficio y complementan el ciclo de la patriótica labor nacional con la que se engrandece a España.

**Nuestras posesiones no ya del otro lado de los mares, sino las provincias europeas, tales como los Países Bajos, no pudieron ser conservadas por España, a consecuencia de la debilidad a que llegó nuestro poder marítimo y es menester ponerse en condiciones de que la Patria resurja en su potencia naval, dotando a la Marina de cuanto precise, incluso de agua, por lo que a esta Base Naval se refiere, siquiera sea por el triste recuerdo y consecuencias de la Guerra**

**de Sucesión, en la que hasta Cartagena se perdió para España, como se perdieron definitivamente Gibraltar y otros dominios nacionales.**

Nuestras posesiones, no ya del otro lado de los mares, sino aun las provincias europeas tales como los Países Bajos, no pudieron ser conservadas por España, a consecuencia de la debilidad a que llegó nuestro poder marítimo, por lo que muchos esfuerzos de nuestros ejércitos se esterilizaron y acabaron con la derrota, como dijo Gabaldá, y es menester ponerse en condiciones de que España resurja en su antiguo poderío naval, dotando a la Marina de cuanto precise para ser fuerte y poderosa, incluso, por lo que a este Departamento se refiere, de agua potable y abundante, que constituye una verdadera y seria necesidad para todos los servicios de la Armada.

Durante los años de la Guerra de Sucesión, en que las escuadras aliadas se apoderaron de Alicante y Cartagena, y en 1708 de Cerdeña y Menorca, base excelente la última para el dominio sobre el Mediterráneo Occidental, los intereses comerciales de España, padecieron horribilmente, haciéndose sus relaciones con el Nuevo Mundo en extremo difíciles y escasas.

El haber logrado Inglaterra los importantes beneficios que con escaso esfuerzo obtuvo por medio de la Marina, fueron causa de que se entablaran las negociaciones que se ultimaron por el tratado de Utrech, firmado en 11 de abril de 1713, a que ya hubimos de referirnos, por el que se reconoció a Felipe V como Soberano español, quedándose Inglaterra con Gibraltar y Menorca en el Mediterráneo, y con Nueva Escocia y Terranova en América; y es preciso prevenirse, cueste lo que cueste, para no dar ocasión en lo futuro a que pueda correrse el riesgo de que sea cercenada parte alguna del territorio nacional.

El gran decaimiento producido en España por aquella

guerra, a la que se le impelió desde el exterior, a la vez que se veía asolada en su interior y sin Marina, fué también causa de que tuviera que ceder al Austria los Países Bajos meridionales, las provincias de Italia y la Isla de Cerdeña, sometida por Sir Jhon Leake, adjudicándole Sicilia al Duque de Saboya.

**En orden a las aguadas, poco han progresado los servicios del Arsenal, pues se hacen todavía utilizando el escaso caudal de los manantiales de Los Dolores, de bastante mala calidad.**

En orden a las aguadas, poco han progresado desde entonces los servicios del Arsenal, pues se hacen aquéllas todavía con dos fuentes situadas en el muelle de levante de la dársena, establecidas en 1917 y surtidas, como la próxima a la Base de Submarinos y la de la Plaza de Armas, con el escaso caudal de los manantiales de Los Dolores, de bastante mala calidad, aunque Cascales, refiriéndose a las aguas análogas de Fuente de Cubas, que llegaban a la ciudad en la época a que él se contrae, decía que eran de ver los esclavos de las galeras cuando salían a hacer leña y cuando a hacer agua, que la había aquí la mejor del mundo para la navegación, porque fuera de ser muy sana, por ser algo salobre y gruesa se conservaba sin corromperse hasta que se adelgazaba.

**Construido el Arsenal Real, se notó bien pronto, a pesar de la fuente de la machina de que hablamos, la falta de aguas para su abastecimiento, y ya en 1793 se entró por la Marina en negociaciones con el Ayuntamiento, para que éste le cediese, como así acordó, las que poseía en el paraje de Los Dolores, que son las únicas con que cuenta, no obstante los ciento treinta y cinco años que desde entonces van transeurridos.**

Construido el Arsenal Real, se notó bien pronto, a pe-

sar de la fuente de la machina, de que hablamos, la falta de agua para el abastecimiento de sus dependencias, como lo prueba el hecho de que ya en 1793 la Marina entró en negociaciones con el Ayuntamiento de Cartagena, para que éste le cediese las aguas que poseía en el barrio de Los Dolores, como ya dijimos en el Libro del Patrimonio de Cartagena, que son las únicas que aún hoy posee, insuficientes y malas para el Arsenal, cuanto más para una Base Naval de la importancia de la aquí establecida.

Como consecuencia de las gestiones llevadas a cabo por la Marina, en 29 de junio de 1793, se leyó en el Cabildo Municipal un oficio del Capitán General del Departamento, don Miguel José Gastón, en el que se decía que por R. O. de 16 de dicho mes, mandaba el Rey que a la mayor brevedad se llevase a efecto la obra de conducir al Arsenal, para las aguadas de sus bajeles de guerra, las aguas del sitio de Los Dolores, y que siendo indispensable para dar cumplimiento a la soberana disposición, examinar el punto de la pertenencia de ellas para no perjudicar al que tuviere legítimo derecho a su disfrute, esperaba que el Ayuntamiento le manifestase si eran de su propiedad, o había particulares que tuvieran derecho a ellas.

Confirieron los Capitulares sobre el contenido del oficio, y la Ciudad dijo: «que desde luego reconocía por suyas las aguas que nacen en el realengo del camino real de Murcia, al pie de la Ermita de Los Dolores y que las tenía prontas y a disposición de la Marina para su conducción a los Reales Arsenales, sin perjuicio de la propiedad que de dichas aguas le pertenece, estando pronta a concurrir al señalamiento de cuanto sitio se necesitase y prestar todos los auxilios convenientes para su conclusión».

Tres días después, el 2 de agosto, concurrieron al partido de Los Dolores, una comisión nombrada por el Capitán General del Departamento y otra de Caballeros Capitu-

lares, nombrada por el Ayuntamiento, a la que acompañaba el Maestro fontanero titular, y previas las formalidades de rúbrica, se hizo formal cesión del manantial y alrededor de él, veinticinco varas al norte, cinco al medio día y seis de ancho de levante a poniente, para la cerca y depósito del manantial, y además todo el terreno que se necesitase para los *espiraderos* y cañerías, con la condición de que se habían de hacer dos fuentes en la calle Real para el servicio del público, las cuales reproducimos, y terminado el acto de la entrega de las aguas, los comisionados de la Marina dieron las gracias a los caballeros Regidores por la liberalidad del Ayuntamiento.

Estas son las únicas aguas de que aún hoy, que ya digimos van transcurridos desde entonces ciento treinta y cinco años, dispone la Base Naval para sus múltiples necesidades, ya que con las de las Compañías particulares no puede contarse, por haberse extinguido sus manantiales casi por completo.

**Anteriormente a todo esto y antes de la construcción del Arsenal, en 1689, según escribió el licenciado Ginés Campillo, regalaba a Cartagena de agua una fuente copiosa, a la que venía conducida aquélla de media legua, y de ella se proveían las Armadas que aquí aportaban, porque tenía un ramal que llegaba al muelle donde terminaba, además de otros que servían diversas fuentes en el arrabal de San Roque, en la Plaza de San Sebastián y en la Plaza Mayor o de San Francisco, todas las cuales describe muy poéticamente el autor citado. La procedencia del agua era de la Fuente de Cubas, de que ya habló también Cascales.**

Anteriormente a todo esto y antes de la construcción del Arsenal, en 1689, según escribe el Licenciado Ginés Campillo de Bayle, en su rara obra «Gustos y Disgustos del

Lentiscar de Cartagena», «regalábala a ésta de agua una fuente copiosa, que de media legua conducida, besándole las plantas, corre a su servicio; de quien se proveen las Armadas que allí aportan y de quien habló Virgilio». «Sángrese esta fuente por cinco venas, que abastecen la ciudad, corriendo ocultas a cinco públicos puestos.»

«En el muelle pone la fuente término a su vida, con agradable y artificiosa maña, que es menester gracia para morir bien. El círculo de un mármol hace copa redonda, que da alas a un águila de mármol, para que en medio levante; por verle de igual claridad deja perspicaz de mirar al sol y mira al cristal, si no es porque es éste quien la sustenta, pues le hace el pico que por él derrama; pudo ser también que oprimida la eche de un niño de mármol, que asido a su cuello carga sobre sus espaldas, que un peso sin medida hace que salga por la boca todo lo que guarda el pecho».

Las cuatro fuentes restantes, tan poéticamente descritas como la del muelle, por el mismo autor, estaban en los siguientes puntos de la ciudad: la primera en la «Puerta del Arrabal del Santo Peregrino Roque», «donde el caminante fatigado, a medida de su boca, alivia su cansancio en la recreable casa que a su gusto brinda, a su calor refresca y a su llegada le da la bienvenida con ruidosa plata».

La segunda, «para en la plaza del mártir Sebastián, cuyas aguas claras parece que se ofrecen piadosas para que lave el Santo la sangre que derrama por heridas de penetrantes flechas».

Fluye por tercera fuente «otro líquido trozo de plata quebrada, que viene a ser vecina de San Francisco, quizás piadosa, para que con sus cristales fríos, temple su ardimiento el abrasado serafín» y la cuarta, «va a verter su agua a la plaza mayor despidiéndose como en continuado vó-



mito de sus tres bocas, para que beban los demás, que cierto es, que el que va claro va murmurado de boca en boca».

La procedencia de este agua era de la Fuente de Cubas, de que ya habló también Gascales.

Reproducimos los dibujos que obran en el Archivo municipal, de las fuentes construidas en diversos puntos de la población en 1760, así como los de otras posteriores ya desaparecidas, por no disponer de agua para alimentarlas, cosa verdaderamente sensible para toda población, pero singularmente para una ciudad de la importancia que en todos los órdenes, incluso en el internacional, tiene Cartagena.

**Cuando tuvo lugar la construcción del Arsenal, ya el Ayuntamiento se había preocupado de la fortificación de la ciudad y defensa del puerto, por lo que el establecimiento naval se había ido poniendo a cubierto de los ataques de los enemigos, y así en 1702 acuerda edificar el fuerte de Podaderas, que construyó el arquitecto italiano Hércules Foseti.**

Cuando tuvo lugar la construcción del Arsenal, ya el Ayuntamiento de Cartagena se había preocupado de la fortificación de la ciudad y defensa del puerto, por lo que el establecimiento naval llevaba mucho adelantado para considerarse algo a cubierto, aunque no lo suficiente, de los ataques de los enemigos, y continuó luego mejorando sus defensas, aparte de lo que también hizo en este sentido el Estado, completándolas.

En 1702, a consecuencia de los temores que inspiraba la proximidad de fuerzas enemigas, al parecer inglesas, el Cabildo Municipal, a propuesta de don Bernardo de Argote, Gobernador General de las galeras, acuerda edificar un fuerte en Podaderas, para cuyo efecto mandó publicar a voz de pregonero el arrendamiento de mil quinientas fa-

negas de tierra en el Rincón de San Ginés, durante el plazo de diez años a pagar al contado. Esta fortificación la construyó el arquitecto italiano Hércules Póseti y después fué puesta en mejores condiciones por Carlos III. En una de las fotografías que publicamos aparece aún el fuerte antiguo.

**El 22 de abril de 1570, el Ayuntamiento acordó que los vecinos fuesen a trabajar en las fortificaciones dos días a la semana para poner a la ciudad a cubierto de un golpe de mano, atendiéndose igualmente a las obras de construcción del Castillo de Galeras, que dieron comienzo en 15 de julio de 1774, y poco después a las del Parque de Artillería, levantado por el Estado en 25 de agosto de 1786, el cual fué destruido en la época cantonal, por la explosión que originó una granada de las tropas del Gobierno.**

El día 22 de abril de 1570, el Ayuntamiento, queriendo ayudar eficazmente los propósitos de S. M., de poner la ciudad a cubierto de un golpe de mano, acuerda en este día que los vecinos vayan todos a trabajar en las fortificaciones dos días a la semana cada uno, y por si alguno se negara a ello se les conminaba con la multa de trescientos maravedís por cada falta; si dejaren de llevar capazos, pagarían un real y como la obligación era personal no podían mandar a ningún otro en lugar suyo.

Igualmente se atendió por el Ayuntamiento a las obras de construcción del Castillo de Galeras, que figura en diversas fotografías de las que reproducimos, coronando el monte del mismo nombre, que domina el puerto y la plaza de Cartagena. Estas obras dieron comienzo en 15 de julio de 1774.

El Parque de Artillería, cuyas obras empezaron el 7 de marzo de 1777 y terminaron el día 25 de agosto de 1786, bajo el reinado de Carlos III, era una de las construccio-

nes que, complementando las demás del Arsenal y de la Plaza, más llamaba la atención en Cartagena. Constaba de dos cuerpos y de magníficos talleres, donde se elaboraban todos los materiales que el ramo de guerra exigía, y en él había cuatro grandes algibes para el suministro de agua a la población en épocas de sitio de la misma.

En 1820 un voraz incendio destruyó el cuerpo superior y principal, quedando en la forma que aparece en un grabado de los que reproducimos, y durante la insurrección cantonal, el 6 de enero de 1874, hubo en el mismo una gran explosión, producida por una granada de las tropas del Gobierno, que le redujo a ruinas, como se ve en otros grabados de los que publicamos, correspondientes a la fecha en que tuvo lugar aquella explosión. También publicamos otra fotografía de la fachada actual.

**El Fuerte de los Moros, estaba considerado como punto avanzado de la plaza y constituía un centinela que la resguardaba por aquella parte.**

El Fuerte del Castillo de los Moros, que figura en el correspondiente grabado, complementando las defensas de la ciudad, estaba considerado como punto avanzado de la plaza; su posición al Este de la misma, le constituía en centinela que la resguardaba de la embestida que proviniese de los vecinos pueblos de la sierra minera. Estaba circunvalado por un foso y además, por su situación, era imposible su defensa en el caso de que se revelase contra la plaza, desde la que podía ser demolido con la mayor facilidad, por hallarse dominado por los baluartes de ella.

**El Ayuntamiento venía atendiendo de antiguo a todo lo relativo a la defensa de la población y así es de ver que en 1592 tenía señalado un salario de tres mil maravedís anuales al artillero encargado de los cañones, lo mismo que se preocupaba del resto de los servicios y de**

**construir otro muelle para el desembarco de las tripulaciones de las escuadras de S. M.**

Ya el Ayuntamiento, como digimos, venía atendiendo de antiguo a todo lo relativo a las defensas de la población, y así es de ver que en 1592 tenía señalado un salario de tres mil maravedís anuales al artillero que se hallaba al cuidado de los cañones con que estaba armado el Castillo, lo mismo que se preocupaba del resto de los demás servicios generales que afectaban a la ciudad y a su seguridad. En este sentido, considerando que el muelle que servía para el tráfico de carga y descarga de mercaderías y desembarco de las tripulaciones de las escuadras de S. M., era pequeño e insuficiente para el movimiento del puerto, en Cabildo de 21 de julio de 1601 se acordó que se construyese otro más capaz, encomendándose la obra al maestro de hacer muelles maese Bartolomé Cacholi, genovés, que se encontraba en esta ciudad, cuyo muelle es indudablemente el que figura frente a las puertas de este nombre, en los diversos planos y grabados antiguos que reproducimos.

**Otra prueba de que el Ayuntamiento tenía piezas de artillería para la defensa de la ciudad, nos la da el hecho de que al venir a España el Príncipe Filiberto, se les giró una visita de inspección, encontrando que los baluartes estaban llenos de escombros, los cañones atacados de piedras y las balas esparcidas por el suelo. El citado príncipe entró en el puerto en la noche del 19 de noviembre de 1613 y el Ayuntamiento le ofreció cuanto le fuese preciso durante su estancia en Cartagena, donde se puso enfermo.**

Otra prueba de que el Ayuntamiento tenía piezas de artillería para la defensa de la ciudad, aunque muy abandonadas en la época a que nos referimos, nos la da el hecho que sigue: En virtud de las guerras que España

sostenía en Italia con Carlos Manuel de Saboya y de ciertos tratados de paz entre Felipe III y el citado conde, éste tuvo que enviar a Madrid a su hijo el Príncipe Filiberto en rehenes y como prenda y garantía de su fidelidad a España.

Noticioso el Ayuntamiento, por el mes de noviembre de 1613, de que dicho Príncipe Emmanuel Filiberto debía venir a Cartagena, encargó al Regidor y Capitán de la Artillería don Pedro Márquez de Rueda, inspeccionase el baluarte del muelle y los reductos del Cautor y la Gomera, para ver el estado en que se hallaban las piezas de Artillería y ponerlas en condiciones de hacer salvas, cuando las galeras de Filiberto entraran en el puerto. De dicha inspección se dió cuenta al Concejo en el sentido de que los sitios donde se hallaban emplazadas las piezas estaban llenos de escombros y de basuras, las balas esparcidas por el suelo y los cañones atacados de piedras y balas. El Alcalde Mayor dió orden para que se hiciese una radical limpieza de los citados baluartes y se pusieran las piezas en condiciones de que después estuviesen útiles para en caso de que se necesitaran. Más tarde, al final de noviembre, en vista de que los cañones eran demasiado grandes y gastaban mucha pólvora, la Ciudad ordenó al Capitán de Artillería buscarse por la población seis cañones de hierro más pequeños con sus encabalgamientos y los ajustase en el menor precio posible.

En la noche del 19 del citado mes, entraron en el puerto las Galeras Reales que conducían y escoltaban al Príncipe Filiberto, y al día siguiente por la mañana, pasaron a bordo a darle la bienvenida en nombre de la Ciudad y ofrecerle cuanto le fuese necesario y preciso durante su estancia en Cartagena, los Regidores don Alonso González de Sepúlveda y don Francisco Calatayud, los que no pudieron verle por hallarse enfermo y fueron recibidos por

su Mayordomo, el Señor conde de Castrillo, quien en nombre de Su Alteza agradeció la visita y suplicó proporcionasen alojamiento en la ciudad para el Príncipe y su servidumbre.

El Ayuntamiento se dió prisa en cumplimentar los deseos de Su Alteza y alquiló una casa en la calle Mayor en la que situó una guardia de hombres de armas de las Compañías de la Ciudad.

Antes de esto, en el siglo XVI, por el Rey Felipe II, se habían continuado y ampliado las obras defensivas realizadas en épocas anteriores en este puerto, considerado siempre como de importancia capital, por lo que fué destinado por aquel Monarca a «Invernadero de Galeras», lo que ya le dió gran importancia.

**Tratábase de nuevo por el año 1613, después de la estancia en esta ciudad del Príncipe Filiberto, de componer el puerto para que pudiesen invernar aquí mejor las galeras de S. M. y a este efecto se leyó en el Cabildo de 7 de diciembre de 1613 una carta, en la que se expresaba la necesidad de que se evitase el daño que se seguía al mar del Mandarache con las aguas que bajaban de la sierra, que con los arrastres llegaron a cegararlo, cuando se dejaron de verter en la laguna de Señor San Diego, o sea el Almajar, para conducir las directamente al Mandarache o dársena actual.**

Por el 1613, después de la estancia en esta ciudad del Príncipe Filiberto, tratose de nuevo de componer el puerto para que sirviese definitivamente de invernadero de las Armadas de la corona, y a este efecto, el día 7 de diciembre de 1613 se leyó en el Ayuntamiento la siguiente carta:

«Su Alteza, demás de lo que ha visto personalmente del daño que se sigue a la comodidad del puerto y especialmente al Mandarache, donde solían invernar las gale-

ras, con las aguas que bajan de la sierra con las lluvias y avenidas, pues han sido causa de cegarse. Como se vé, está informado que este daño ha sido mucho mayor después que la Ciudad ordenó que estas vertientes no fuesen a parar a la laguna o balsa que está cerca de San Diego, sino que directamente entrasen en el Mandarache y siendo en tanta cantidad y pasando por tierras movedizas y por los lugares donde se han echado las inmundicias del lugar y las cenizas de las jabonerías, se ve manifiestamente el daño y la causa de él y porque una de las cosas que Su Majestad encarga a Su Alteza es la conservación de los puertos y su limpieza y siendo el de esta ciudad el más principal y el que solo hay en toda esta costa, debe ser mejor el cuidado de su conservación. Trátase de componerle por ahora en la mejor forma que se pueda, pero dejando en pie la causa del daño, no serviría de nada el trabajo y así me ha mandado Su Alteza para que de su parte lo diga a vuesa merced, para que con el celo que vuesa merced tiene del servicio de su Majestad, como lo ha conocido Su Alteza, después que llegó aquí, trate luego con la Ciudad de que sin perder tiempo se ponga mano en reducir las vertientes de las aguas llovedizas por la vía que solían ir a la laguna, o balsa de Señor San Diego. Porque desde luego se comienza también a trabajar en limpiar el Mandarache, que avise su merced con brevedad de lo que se acordare para ponerlo en ejecución, porque habrá de dar cuenta de ello a Su Majestad y holgará de poderle decir el amor y buena voluntad con que esta Ciudad acude a cosa que tanto importa a su real servicio y al beneficio y aumento de sus moradores, pues de esto se le ha de seguir muy grande y que vuesa merced como ministro de Su Majestad lo disponga y encamine como Su Alteza espera que lo hará vuesa merced y sobre todo importa a la brevedad. Dios guarde a vuesa merced, como deseo,

en Cartagena a 6 de diciembre de 1613.—Francisco Lobo del Castrillo.»

**Los Regidores trataron sobre el asunto a que se refiere la carta que precede y nombraron una ponencia que “a vista de ojos” fuera a hacer una inspección del punto por donde debía hacerse el atajo de las aguas y la desviación.**

Los señores Regidores trataron sobre el asunto a que se refiere la carta que precede y nombraron una comisión para que *a vista de ojos* fuera a hacer una inspección a la parte y lugar donde se habían de verificar los atajos y reparos para desviar las aguas que desaguaban en el Mandarache y a la vez tomar nota de las tierras y bancales por donde se había de hacer la desviación. Así se lo comunicaron al señor Lobo del Castrillo, entregándole a la vez copia de la Ordenanza confirmada por Su Majestad, por la que se imponían quince mil maravedís de multa a la persona que echara inmundicias o cenizas en el Mandarache o en los cauces que a él conducían las aguas.

**Si en un principio eran los remos el propulsor principal, y las velas el auxiliar de la navegación, manteniéndose durante muchos siglos la tradición del arte de la arquitectura naval, vino a romper ésta el progreso sufrido en la misma y la evolución en los motores, que pasaron sucesivamente a ser alimentados por el carbón, inseparable hasta hace poco de la máquina de vapor, y luego por los combustibles líquidos, con los que se alimentan también los fuegos de las calderas multitubulares y se llenan otros muchos servicios. Lo mismo que en esto, se ha ido evolucionando en los tipos y sistemas de barcos, hasta llegar al submarino autónomo o sumergible, que reina en la actualidad.**

Si en un principio eran los remos, movidos por la fuer-



za corporal de los esclavos, el propulsor principal y las velas el auxiliar de la navegación, manteniéndose durante muchos siglos la tradición del arte de la arquitectura naval, vino a romper ésta el progreso sufrido en la misma y la evolución en los motores, que pasaron sucesivamente a ser alimentados por el carbón, inseparable hasta hace poco de la máquina de vapor, y luego por los combustibles líquidos, que han venido a ser utilizados, como aquél, para alimentar los fuegos de las calderas multitubulares y para llenar otros muchos servicios de los buques. Lo mismo que en ésto, se ha ido evolucionando en los tipos y sistemas de barcos, hasta llegar al submarino autónomo o sumergible, que reina en la actualidad, y, contando ya con historia brillante, tiende a hacérsele buque marineró en la superficie.

El glorioso invento de esta clase de buques, se debe a un cartagenero, a don Isaac Peral, a quien corresponde la prioridad, el privilegio y la gloria de la navegación submarina. El tiempo y los hombres, han venido a darle el debido grado de perfección, pero el genio inmortal, el verdadero inventor, ha sido Peral, del que ya Echegaray dijo lo siguiente: «Peral, hombre de ciencia y de ingenio, hombre de voluntad, es con ésto y además de ésto, hombre práctico; sabe utilizar lo que piensa, y sin medios materiales o con medios escasos, sin los recursos que tendría en otra atmósfera, como en la de Francia e Inglaterra, donde hay fábricas, industrias y toda clase de operarios al alcance del inventor, sin nada de ésto, ha sabido construir el submarino, que tendrá defectos, yo no lo sé, aunque lo supongo, pero con todos los defectos que se quiera, ha cumplido en gran parte su misión, y cuando se piensa que es el primer ensayo el de Peral en un problema difícilísimo, hay que decir con lealtad, orgullo patrio y sin reticencia, que ha cumplido como no podía imaginarse que cumpliera, creando el

barco submarino que lleva su nombre». Este barco se ha sumergido, como se ve en el grabado que, tomándolo de uno antiguo, nos complacemos en publicar, para que no se pierda el recuerdo y el honor que para España supone un hecho de tan gloriosa trascendencia; ha navegado bajo el agua; ha hecho evoluciones submarinas, girando en diferentes direcciones; ha subido a flote cuantas veces ha estimado conveniente, como asimismo revela otro de los grabados que reproducimos, y descendido después las que ha sido preciso, y ha mantenido en el interior del mar su horizontabilidad, que era uno de los milagros en el que nadie creía hasta que la evidencia y pruebas lo han demostrado palpablemente.

**El invento del egregio cartagenero, Isaac Peral, ha venido a producir una verdadera revolución en las guerras marinas. Hoy, con las grandes evoluciones sufridas en las construcciones navales salen de nuestros astilleros los sumergibles más excelentes y de máxima perfección, tanto por los buques en sí, como por el ilustrado personal formado en esta Base de Submarinos y Escuela a ella aneja, en las que puso su genio organizador y formidable inteligencia el Contralmirante García de los Reyes.**

El invento del egregio cartagenero Isaac Peral, ha venido a producir una verdadera revolución en las guerras marinas, como ya había señalado su autor. Hoy salen de Cartagena los sumergibles más excelentes y de máxima perfección, merced a las grandes evoluciones sufridas en las construcciones navales y de modo excepcional en las que se llevan a cabo en nuestros astilleros, de los que reproducimos varias vistas, que nos muestran su progreso en todos los órdenes, lo mismo que el del Arsenal nos lo señalan los planos que publicamos. Esta solución se debe

paralelamente a la Marina y a la Sociedad Española de Construcción Naval, que tan alto están poniendo el nombre de España en este ramo de la industria.

Los buques en sí, batien el record en diversas pruebas, maniobras y resistencia, como ocurrió con el «B-6», del que damos una fotografía tomada después de permanecer setenta y dos horas en el fondo del mar, y son perfectamente manejables, obedeciendo a quienes los gobiernan, en todos los momentos, con las velocidades adecuadas a cada caso. Tienen un extenso radio de acción y son capaces de realizar apariciones y desapariciones en la superficie del Océano casi instantáneas, debido al principal complemento de aquéllos, que es el competentísimo e ilustrado personal, formado en esta Base de Submarinos y en la Escuela aneja a ella, que pueden tomarse como modelo de las de su clase.

En estas Escuelas y en esa Base, puso su genio organizador y todo su cariño e inteligencia, el que por esa condición precisamente, por sus propios y grandísimos merecimientos y excepcionales condiciones y relevante personalidad, se destacó y elevó al cargo de Consejero de la Corona, desde el Ministerio de Marina. Huelga decir que nos referimos al Contralmirante don Mateo García de los Reyes, que tan excelente plantel de jefes, oficiales y subalternos supo crear al frente de la Base y Escuela de buques sumergibles, que en feliz hora se confiaron a su ciencia y formidable capacidad y que en su tiempo logrará que sea también real y efectivo el abastecimiento de agua potable, que falta en estas dependencias, como en todas las demás de la Marina y en la ciudad y su puerto.

**Fue el invento de Peral una conquista positiva y evidente de la navegación submarina, que constituye un timbre de gloria para España.**

**ña y para Cartagena, bajo enyo hermoso cielo azul nació tan sabio marino.**

Fué el invento de Peral una conquista real y positiva, evidente, de la navegación submarina, que constituye un timbre de gloria para España y para Cartagena, donde hay una voz en todos los corazones que les grita deben elevar a la memoria de ese nombre ilustre, protestas de reconocimiento, para que el mundo entero, no solo sepa, sino que no olvide, que en esta ciudad, bajo su espléndido cielo azul, ha nacido ese espíritu bravo y viril que el Ayuntamiento de Cartagena ha sabido honrar, erigiéndole el mausoleo que reproducimos, en el Panteón de sus hijos ilustres, en donde reposarán los restos de este sabio inventor, cuyo nombre debe figurar en el número de los inmortales.

**A este Arsenal de Cartagena, al de la ciudad natal del glorioso inventor del submarino, andando el tiempo, ha llegado el perfecto y acabado sumergible que lleva el nombre de "Isaac Peral".**

A este Arsenal de Cartagena, al de la ciudad natal del glorioso inventor del Submarino, andando el tiempo, ha llegado el perfecto y acabado sumergible que lleva el nombre de «Isaac Peral». Es el que del tipo Holland fué construido en los Estados Unidos y adquirido en virtud de la autorización concedida al Ministro de Marina por la ley de 7 de febrero de 1915, para que, por gestión directa pudiera comprar además de un barco especial de salvamento, el «Kanguro», que figura en la correspondiente fotografía, hasta cuatro buques sumergibles y el material necesario para las enseñanzas y prácticas del personal que habría de constituir las dotaciones de los submarinos españoles, que hoy van ya a la cabeza del mundo en su grado de eficiencia.

**España ha querido que el primer sumergible adquirido por ella, llevara el nombre del sabio marino que años atrás había resuelto el problema de la navegación submarina, que ha ido perfeccionándose en todos los países y especialmente en el nuestro, pues es de hacer notar que mientras el "Isaac Peral", que tiene 488 toneladas y un radio de acción de 2.400 millas todo en superficie, navegando con 11 nudos, los del tipo C que se construyen por la Sociedad Española de Construcción Naval, tienen 915 toneladas y navegan con 16 nudos.**

España ha querido que el primer sumergible adquirido por ella llevara el nombre del sabio marino que años atrás había resuelto el problema de la navegación submarina, que ha ido perfeccionándose en todos los países y especialmente en el nuestro, como lo prueba el hecho de que mientras el «Isaac Peral», que tiene 488 toneladas de desplazamiento en superficie y 750 sumergido, con un radio de acción de 2.400 millas en superficie y 70 sumergido y navega a 11 y 4 1/2 nudos respectivamente; los sumergibles del tipo C, que se construyen por la Sociedad Española de Construcción Naval, en los Astilleros de Cartagena, teniendo 915 toneladas de desplazamiento en superficie y 1.290 sumergidos, navegan con velocidad de 16 nudos en superficie y 8 1/2 sumergidos, alcanzando un radio de acción de 120 millas sumergidos y 2.700 en superficie, en condiciones normales, o sea en las de crucero, y en condiciones de guerra, pueden llegar a 10.000 en superficie y 80 sumergidos.

En el lugar oportuno figura una fotografía del Submarino «C-3» que el 4 de mayo de este año ya fué entregado a la Marina, saliendo seguidamente para Sevilla, con ocasión de la Exposición Hispano-Americana.

**La Sociedad Española de Construcción Naval, que tan excelentes servicios viene prestando a**

**la Patria, y que ha contribuido a colocar el nombre de ésta al lado del de las naciones más florecientes en ese sector de la industria, se fundó con el objeto de tomar parte en el concurso de las obras que comprendía el R. D. de 25 de abril de 1908, relativo al proyecto y ejecución en los arsenales de Ferrol y Cartagena, de obras navales, civiles e hidráulicas.**

La Sociedad Española de Construcción Naval, que tan excelentes servicios viene prestando a la Patria y que tanto ha contribuido a colocar el nombre de ésta, en orden a las construcciones que le están encomendadas, al lado del de las naciones más florecientes en ese sector de la industria, se fundó por escritura otorgada en Madrid el día 18 de agosto de 1908, ante el notario don Darío Bugallal, con el objeto de tomar parte en el concurso para la adjudicación de las obras que comprendía el R. D. de 25 de abril de 1908, relativo al proyecto y ejecución por contrata en los arsenales de Ferrol y Cartagena, de obras navales, civiles e hidráulicas, autorizadas por la ley de 7 de enero del mismo año. Estas obras y servicios le fueron adjudicados con arreglo a las bases generales del concurso y a la proposición presentada por la Sociedad en 21 de agosto del citado año, en cuanto no resultaren modificadas por las cláusulas de la R. O. de 4 de febrero del mismo año, aceptadas por dicha Sociedad en su comunicación de 20 de marzo siguiente y por las disposiciones complementarias.

**En la misma ley citada y comprendiendo la importancia que tenía el abastecimiento de aguas potables a las Bases Navales de Ferrol y Cartagena, se votaron siete millones de pesetas para este fin y a pesar del tiempo transcurrido y de que se han construido numerosos y excelentes barcos, tanto de guerra como mercantes, y de que se ha progresado de un modo extraordinario en cuantos aspectos abarca la**

**construcción naval, no se ha puesto mano de un modo práctico, hasta ahora, en el asunto de los abastecimientos, para resolverlos con la amplitud y generalidad que la necesidad del agua requiere, no solo para el servicio de nuestro Arsenal, sino para el de la ciudad, puerto, etc.**

En la misma ley, comprendiendo la importancia que tenía el abastecimiento de aguas potables a las dos Bases Navales de Ferrol y Cartagena, que aquélla comprendía, se votaron siete millones de pesetas para este fin, y a pesar del tiempo transcurrido y de que se han construido numerosos y excelentes barcos, tanto de guerra como mercantes, y de que se ha progresado de un modo extraordinario en cuantos aspectos abarca la construcción naval, no se ha puesto mano de un modo práctico, hasta ahora, en el asunto de los abastecimientos, para resolverlos con la amplitud y generalidad que la necesidad del agua requiere, no solo para el servicio de nuestro Arsenal y de todas sus dependencias, sino para el de la ciudad, puerto, etc. Aquí hay centros dependientes del mismo Departamento Marítimo, como son la Intendencia, Escuela de Administración de la Armada, Hospital y otros, que, lo mismo que el Arsenal y sus navíos, precisan agua para todos sus servicios y carecen de ella en absoluto, y claro está, que tratándose de una Base Naval, no pueden ser de peor condición las tropas que integran los ejércitos de tierra, que las de mar, y, por consiguiente, a todas ellas se hace menester extender el abastecimiento, que al mismo tiempo, con muy poco más de gasto, relativamente, se hace también para la población civil de esta ciudad en unión de otras muchas, como se proyecta y se está llevando a cabo, por fin, por la Mancomunidad de los Canales del Taibilla, en las condiciones a que ya hubimos de referirnos en el primer tomo de esta obra y que más por extenso detalla-

remos en el momento oportuno, cuando lleguemos, en el orden cronológico a la época en que ese proyecto se ha iniciado y se resuelve.

**Como prueba del progresivo desarrollo que alcanzan los Astilleros cartageneros, reproducimos varias fotografías de algunos de los buques que últimamente salieron de ellos.**

Como prueba del progresivo desarrollo que alcanzaron los trabajos de los Astilleros cartageneros, aquellos que tienen su origen en los que comenzaron a construirse en 1.º de julio de 1749, reproducimos varias fotografías de algunos de los buques que últimamente salieron de ellos, como el destróyer cabeza de flotilla «Churruca», el «Sánchez Barcáiztegui», etc., que por sí solos honran a la construcción naval de una nación y a la Sociedad y competentísimo personal que la dirige y ejecuta.

**El antiguo dique flotante, que igualmente reproducimos con la curiosidad de ver en él las fragatas «Arapiles» y «Resolución», fué en su tiempo uno de los mejores de Europa y se empezó a construir en la segunda quincena de junio de 1862, botándose al agua el 1.º de junio de 1866.**

El antiguo dique flotante, que aún se conserva y presta servicio, y que igualmente reproducimos, con la curiosidad de ver en él las fragatas «Arapiles» y «Resolución», después de la gloriosa intervención de esta última en el Callao, en su tiempo, aun cuando hoy no sea capaz para los servicios que exigen los modernos buques de guerra, era uno de los mejores de Europa, gracias al celo del inteligente e ilustrado Cuerpo de Ingenieros de la Armada. Se empezó a construir en la segunda quincena del mes de junio de 1862 y fué botado al agua el 1.º de junio de 1866.



Sólo en los primeros veinticinco años de servicio entraron en él, trescientos ochenta y dos buques, que miden un desplazamiento de 478.602 toneladas de arqueo.

El segundo dique de carenas se construyó durante los años 1754 a 1759.

Recientemente se ha terminado de construir otro nuevo dique flotante, de seis mil quinientas toneladas, del que asimismo damos una fotografía, viéndose ambos en la dársena del Arsenal, en uno de los grabados que publicamos, en el que aparece en primer término la Fábrica de torpedos, de la que reproducimos varias vistas, y que fué establecida en el lugar que ocupaba el antiguo taller de jarrias, al que estaba próxima la Ermita de Galeras, que figura en algunos de los planos que hemos copiado, y últimamente en uno del año 1784.

**Como consecuencia de las necesidades que la Marina iba teniendo para la dotación de sus servicios, tanto en lo que afectaba a escuelas de formación de elementos técnicos para el servicio de sus Armadas, del Arsenal, etc., como a dependencias de sanidad, cuarteles, administración y otras, fueron varios los edificios aquí construidos, además del que ya de antiguo existía con el nombre de Casa del Rey, en parte de la cual se levantó el palacio de Capitanía General.**

Como consecuencia de las necesidades que la Marina iba teniendo para la dotación de sus servicios, tanto en lo que afectaba a escuelas de formación de elementos técnicos para los menesteres de sus Armadas, del Arsenal, etc., como a dependencias de sanidad, cuarteles, administración y otras, fueron varios los edificios aquí construidos, además del que ya de antiguo existía con el nombre de Casa del Rey, en parte de la cual se levantó el palacio de Capitanía General, que se vé en varias fotografías. Entre estos

edificios figura el Cuartel de Guardias Marinas, situado en el centro de la Muralla del Mar, que aparece representado en diversos grabados, y que hoy se destina a Intendencia y Escuela de Administración de la Armada.

Dieron principio sus obras en el año 1789, el día 25 de agosto, o sea siete años después de finalizadas las del Arsenal, y se concluyeron en el de 1810, con un coste de 6.595.489 reales y tres maravedís, invertidos durante los veintiún años que duraron, según una relación antigua que hallamos, en los siguientes conceptos:

Por excavación.....	31.249	reales	12	maravedís
Piedra franca de Alicante, marmolería, tabaire, man- postería y negra.....	658.365	»	05	»
Labrada de ídem.....	374.291	»	29	»
Ladrillo y teja.....	279.450	»	33	»
Yeso blanco y moreno.....	85.975	»	04	»
Cal.....	90.828	»	14	»
Arena.....	70.929	»	07	»
Agua.....	22.367	»	25	»
Madera.....	900.516	»	32	»
Hierro.....	31.008	»	00	»
Alfarería de Barcelona.....	7.863	»	00	»
Clavazón, hierro labrado, fa- rolería, cerradura, loza, pin- tura y jornales.....	3.011.514	»	08	»
Otros efectos y gastos me- nores.....	208.931	»	27	»
Arquitecto, escribiente, guar- da parque, gratificaciones y otros jornales extraordi- narios.....	822.197	»	11	»
<b>Total.....</b>	<b>6.595.489</b>	<b>»</b>	<b>03</b>	<b>»</b>

**La Intendencia actual, en un principio Colegio de Guardias Marinas, hasta la extinción de esta Compañía, por R. O. de 26 de septiembre de 1824, constituyó un importante Centro de instrucción para la juventud que se dedicaba a los difíciles problemas de la navegación, y de él salieron hombres de verdadero mérito y que desempeñaron altos puestos en la Marina de Guerra.**

La Intendencia actual, en un principio Colegio de Guardias Marinas, hasta la extinción de esta Compañía, por R. O. de 26 de septiembre de 1824, constituyó un importante Centro de instrucción para la juventud estudiosa de aquellas generaciones, que se dedicaba a los difíciles problemas de la navegación, y de esta Academia salieron hombres de verdadero mérito, que desempeñaron después altos puestos en la Marina de Guerra y gobierno de la nación.

La construcción de este suntuoso edificio, con arreglo a los planos del Arquitecto de S. M. en los Sitios Reales, don Juan de Villanueva, que fueron aprobados en 24 de junio de 1788, se autorizó por la siguiente R. O. dirigida a don Francisco de Borja: «El Rey ha resuelto que se continúe la obra del Cuartel de Guardias Marinas de ese Departamento, siempre que hubieren caudales en su Tesorería, mandando al mismo tiempo S. M. que en la ejecución de dicha obra, se siga exactamente cuanto se previno en Real Orden de 24 de junio de 1788, y que, por lo tanto, quedan anuladas cuantas posteriormente se comunicaran y en parte alguna se opusieran a lo que precavió aquélla, en cuya inteligencia así lo hará V. E. saber a la Junta del Departamento, sirviéndole de gobierno para su observancia las instrucciones y acuerdos que sobre el asunto remitió V. E. con carta de 12 de agosto próximo pasado, número 621.—Dios guarde a V. E. muchos años.—San Lorenzo, 23 de octubre de 1789.—Don Juan de Lángara.»

En época posterior, el Cuartel de Guardias Marinas, entre cuyas vistas aparece una tomada en 1870, en la que figuran los cañones que a la sazón había en su frente, fué residencia de las autoridades superiores de este Departamento, hasta el año 1853 en que la capitanía General, con todas sus Oficinas, se trasladó al edificio que hoy ocupa en la Puerta de Murcia.

**El grandioso edificio a que nos venimos refiriendo, que en 1846 se evaluó en nueve millones de reales, y en el que además de la Intendencia del Departamento se aloja la Escuela de Administración de la Armada, carece de agua potable, como sucede al resto de las dependencias de la Marina y a toda la ciudad.**

El grandioso edificio de que nos venimos ocupando, que en 1846 se evaluó en nueve millones de reales y en el que, además de la Intendencia del Departamento, se aloja, como hemos dicho, la Escuela de Administración de la Armada, carece de agua potable, lo mismo que sucede al resto de las dependencias de la Marina y a toda la ciudad. Sólo dispone de un algibe que por la proverbial sequía que se padece en esta comarca, no se logra jamás almacenar en él la cantidad de agua que puede contener y para poder atender las indispensables necesidades que la higiene exige se cumplan en una Escuela Militar que cuenta con un moderno internado y todos los servicios propios de un Centro de esa naturaleza, fué preciso que el Ayuntamiento, que siempre está propicio a servir los intereses de la Marina, en cuanto le es dable, le proporcionara la llamada «agua sanitaria», única de que dispone, aunque también en cantidad bastante limitada y que sólo sirve para limpieza, riegos de calles y fines análogos.

Contiene de dos a tres gramos por litro de cloro, expresado en cloruro sódico; de cuatro a seis gramos de re-

siduo fijo a 180 grados centígrados, y cinco miligramos de materia orgánica, expresada en oxígeno líquido ácido, por lo que también, para esta importante dependencia de Marina se requiere la consiguiente dotación de agua potable.

**El terreno en que se edificó el Cuartel de Guardias Marinas fué adquirido del presbítero y beneficiado de la Iglesia Parroquial de Cartagena don Francisco Ros Digueri, de don Juan Santiago Prats y de don Antonio Imbernón, a virtud de R. O. de 23 de junio de 1787.**

El terreno en que se edificó el Cuartel de Guardias Marinas fué adquirido, en parte, del Presbítero y Beneficiado de la Iglesia Parroquial de esta ciudad, única que a la sazón había con este carácter, don Francisco Ros Digueri, quien en precio de cuatro mil doscientos noventa y seis reales, veintisiete maravedís, vendió por escritura otorgada ante el Escribano de Marina de este Departamento, en 12 de diciembre de 1787, un espacio de diez varas de frente y treinta y ocho de largo, que le había sido concedido por la Ilustrísima Junta de Propios y Arbitrios, para fábrica de una casa, en 1.º de octubre de 1786, como se habían concedido otras parcelas para el mismo fin, sobre las que se construyeron las casas de la actual Avenida de Muñoz Cobo.

Otro de los trozos, que fué comprado a don Juan Santiago Prats, asentista de las Reales obras de fortificación de la plaza de Orán, ante el citado Escribano, en 24 de diciembre de 1787, tenía diez varas de frente con todo el fondo del edificio y su precio fué de mil setecientos ochenta y tres reales. Este terreno lindaba por Poniente con otro que se adjudicó a don Francisco Ros Digueri y que aquél compró a don José Sanz, vecino de ésta, por escritura que otorgó en 15 de diciembre de 1785 ante el Escribano don Ginés de Alcaraz Serrano, y de cuyo sitio le había hecho gracia la Ilustre Junta de la plaza, al referido

Sanz, para fábrica de otra casa, en 31 de marzo de 1783.

El tercer trozo fué adquirido ante el propio Escribano de Marina, en 27 de marzo de 1788, en precio de tres mil quinientos reales de vellón, de don Antonio Imbernón. Tenía las mismas diez varas de frente que el anterior, y treinta y ocho de largo, y le había hecho cesión de él al vendedor, don Ramón de Navas, Teniente Coronel de Infantería, por escritura de 2 de septiembre de 1786, ante don Simón de Ejea, Escribano de Guerra, siendo de igual procedencia que los anteriores trozos.

Todos los referidos terrenos fueron tomados a virtud de Real Orden de 23 de junio de 1787, para la edificación de dicho Cuartel de Guardias Marinas, así como los materiales de mezclas, construcción de cimientos, excavaciones y sillares que estaban destinados para la fábrica de la casa de don Antonio Imbernón, los cuales fueron valuados en cuatro mil cuatrocientos treinta y ocho reales y veintiún maravedís.

**En el mismo caso que la Intendencia se halla el Hospital Militar, que fué construido por la Marina en 1752 y solo cuenta, aparte de la que excepcionalmente pueda recibir de alguna Compañía, con la cantidad que de la misma agua sanitaria le facilita el Ayuntamiento.**

En el mismo caso que ya hemos visto se hallaba la Intendencia respecto a aguas, se encuentra el Hospital Militar, que solo cuenta, aparte de la escasa que excepcionalmente pueda recibir de alguna Compañía, con la cantidad que de la misma agua sanitaria que la de la Intendencia, le facilita desinteresadamente el Municipio, en su deseo de que, por lo menos, si no de agua para beber, que esa no puede proporcionarla, porque no la tiene, cuente con la necesaria para atender los servicios sanita-

rios e higiénicos, que tan precisos son en un Centro de esta índole.

Ante la carencia de aguas que ya en lejanos tiempos se sintió en Cartagena, lo mismo que ahora, por Real Orden de 18 de agosto de 1795, se dispuso fuera conducida el agua de la fuente llamada de San Juan para la bebida y demás usos medicinales de este establecimiento.

El Hospital, del que publicamos diferentes vistas y un plano, fué construido por la Marina en 1752, como una de las obras complementarias proyectadas para la formación de este Departamento.

**El cementerio, que también tuvo la Marina, ocupaba el área que comprendió el Circo romano, y demolidas sus tapias para evitar que sirvieran de parapetos, se construyó en su mismo plano la actual Plaza de Toros.**

El cementerio, que también tuvo la Marina, ocupaba primitivamente el área que comprendió el Circo romano, que según se ve en un plano de los que publicamos, conservaba aún la forma elíptica peculiar de estos lugares de esparcimiento público, en aquellas lejanas épocas, igual que los de Itálica y otros de aquellos tiempos, y sirvió para enterramientos de los fallecidos en el Hospital, hasta que se procedió a la apertura del nuevo en las inmediaciones del barrio de Santa Lucía, o sea el de la Encarnación.

En 1844 se demolieron sus tapias en virtud de las disposiciones del Gobernador Militar, para evitar la eventualidad de que en una rebelión popular pudieran servir de parapetos para hostilizar el Cuartel de Antiguones y últimamente, en 1854, se construyó sobre su misma área la actual Plaza de Toros.

**Anteriormente al Hospital actual de Marina, hubo el antiguo de Galeras, que se estableció en la Plaza de Castellini, y fué pedido en un me-**

**memorial del Cabildo de esta ciudad, fechado en 10 de octubre de 1610. Los enfermos que en él había se pasaron al nuevo el 27 de mayo de 1762.**

Anteriormente al Hospital actual de Marina, hubo el antiguo de Galeras, que estuvo establecido en la Plaza de Castellini y sus enfermos pasaron al nuevo en 27 de mayo de 1762, según luego veremos.

Las necesidades a que obedeció la construcción en Cartagena del citado Hospital de Galeras, las hallamos en un Memorial del Cabildo de esta ciudad que figura en el Libro de Acuerdos del año 1610, que decía lo siguiente: «Señor: Por no tener V. M. Hospital Real en esta ciudad, donde puedan ser enviados los soldados de Vuestra Real Armada, se han visto en ella notables peligros de apestarse y no fué menor el daño pasado con la Junta de Armada y expulsión de moriscos, pues aunque esta ciudad puso cuidado, hizo gastos en curar enfermos y enterrar muertos, por ser muchos y estar derramados por la marina y campo, no se pudo escoger el trabajo, el cual fué muy dañoso, aunque como queda dicho pudiera ser más.—Para remedio, seguridad de esta ciudad y Reales Armadas que aquí suelen acudir y para que los que sirven a S. M. tengan sus enfermos algún consuelo, suplicamos a V. M. se sirva de mandar se fabrique y dote en esta ciudad, un Hospital Real y pues ésta es una obra tan santa y pía y tan del servicio de Dios y de V. M., siendo V. M. servido se pudiera hacer con las haciendas de los moriscos, que por mandado de S. M. han sido echados de sus reinos, o como más convenga al servicio de V. M. de cuya real mano esperamos la merced. Que siempre guarde Nuestro Señor a V. M.—Cartagena a 10 de octubre de 1610».

A pesar de la petición transcrita, y de otras muchas de la misma índole que se hicieron durante todo el siglo XVII, no se llevó a efecto la construcción de este Hospital hasta



el 5 de noviembre de 1611, que se estableció en la Plaza de Castellini, en el lugar que figura en los planos de la época, en que lo hemos señalado.

Hemos dicho antes que los enfermos del Hospital de Galeras pasaron al nuevo de Marina en 27 de mayo de 1762 y la justificación de ello la encontramos en el libro primero de las Juntas del mismo, que comienza en 1751 y termina en 1764, en el que hay un acta en que consta la inauguración del Hospital de Marina, y que copiada a la letra dice así: «El día 27 de mayo de 1762, se hizo por el Teniente de Vicario de este Departamento don José Martínez Fortún, la bendición de la Capilla del nuevo Real Hospital de Antiguones, con el título de la Santísima Trinidad y la Sagrada Familia, a cuyo acto asistí yo, como Capellán Mayor de dicho Hospital, don Juan Belmonte, mi segundo, y don Ramón de la Rubia, don Antonio Bardasi y don Juan Ruiz de la Puente; y después de dicha la misa se colocó a S. M. y se trajeron todos los enfermos que estaban en el Hospital de la Puerta de Murcia, y al día siguiente vinieron todos los que estaban en el Cuartel de presidiarios, y quedaron los dos hospitales reducidos a uno; todo lo que se ejecutó por disposición del señor don Juan Domingo de Medina, Intendente General de este dicho Departamento, a todo lo cual asistió también dicho señor, acompañado de don Pedro Antonio Hordeñana, Comisario Ordenador de Marina e Inspector de dicho hospital, y don Mateo Bodopich, Ingeniero Director, todo lo que, para que conste, noté aquí en dicho día, mes y año.— Ramón de la Pedraza».

**Según una relación de 8 de julio de 1799, además del Hospital de Marina, pertenecía al Departamento el nuevo camposanto, construido frente a los talleres que tiene en Santa Lueña la Compañía del Tranvía de Cartagena a La Unión; una batería doctrinal emplazada en el mismo**

**paraje y un edificio levantado en el Batel para guardar las lanchas cañoneras, que se habilló para dependencias del Hospital.**

Según una relación de Propios de la Real Hacienda, pertenecientes a este Departamento, firmada por don Juan García del Villar, en 8 de julio de 1799, el Hospital de Marina, capaz para seis mil camas, contenía en su recinto las salas, patios, archivos y todas las demás oficinas correspondientes a un establecimiento de esta índole.

Figuraba también en la misma relación un nuevo Camposanto, construido frente a los actuales talleres del Tranvía de La Unión, en Santa Lucía, en el que había una Capilla, de la que aún existen las ruinas que fotografiamos, donde se celebraba misa todos los días festivos.

Estaba cerca de la antigua batería, llamada doctrinal, perteneciente a la Marina, de la que damos copia tomada de un plano hecho por un artillero de la sexta brigada, llamado Pascual Nebot, en 30 de octubre de 1766. Esta batería estaba emplazada en lo que hoy son depósitos y talleres de la compañía del Tranvía de Cartagena a La Unión.

También perteneció a la Marina un edificio construido para colocar y custodiar las lanchas cañoneras y obuseras en la playa del Batel, compuesto de diez naves, con cuerpo de guardia para oficiales y tropa, cuyo edificio fué menester habilitar de Hospital provisional, y se le agregó una cocina, despensa y carnicería, un cuarto para capilla y otro para los capellanes, además de los correspondientes de botica, laboratorio, repuesto de ropas, etc. Se hallaba esta casa construida a la orilla del mar, en la playa del Batel, que se ve en algunos dibujos de los que reproducimos, y no queda vestigio alguno de ella.

**En 2 de marzo de 1831, por la difícil situación que se atravesaba en el Departamento, la Junta del mismo acordó proponer la venta del Hos-**

pital y de la Intendencia y reservarse el palacio de la Capitanía y el nacimiento de agua de Los Dolores, y antes, en 1817, careciendo la Marina de medios para sostener el Hospital, se mandó entregarlo a la Hacienda, y desaparecida la causa, volvió el Departamento a encargarse de su dirección y consta que en 8 de julio de 1831, lo administraba un particular, que cobraba a la Marina las estancias de sus enfermos.

En 2 de marzo de 1831, por la difícil situación que se atravesaba en el Departamento, la Junta de Marina del mismo, acordó proponer a la Junta Superior de Gobierno de la Armada, las propiedades que pudieran enagenarse, figurando entre éstas, la casa frente a San Agustín, o sea la antigua Mayoría, hoy propiedad del Ayuntamiento; el Hospital Militar y el Cuartel de Guardias Marinas, que es la actual Intendencia de Marina.

Entre las que debían quedar para el Real servicio, se indican: El edificio que era Contaduría, y que hoy es palacio de Capitanía General; el Cuartel de la calle Real, que ocupaba lo que ahora es el jardín de Capitanía, que se ve en una fotografía, y el nacimiento de agua que el Ayuntamiento había cedido a la Marina, en el paraje de Los Dolores, con el acueducto y fuente de la citada calle, por ser éste el único que surtía a las fuentes del Arsenal, para la aguada de los buques de guerra, y a la de la calle Real, que estaba frente al Cuartel, y que aún se conserva en la forma que figura en la fotografía que de ella publicamos.

Era estrechísimo el estado en que se hallaba la Marina en el año 1811 y anteriores, careciendo de medios para atender a ninguna de sus atenciones. Tenía que acudir a las de los enfermos y demás del ramo que existían, y a pesar del celo de los jefes y oficiales de Marina, para que no faltase a aquéllos la indispensable asistencia, se tocaba ya

el triste momento de cerrarse las puertas de este asilo del dolor, cuando vino a evitarlo la Real Orden de 20 de octubre de 1817, al ordenar se le entregasen a la Real Hacienda todos los Hospitales de Marina, en razón a que las cantidades que en éstos se invertían, contribuían a aumentar el retraso que los marinos experimentaban en el cobro de sus haberes, y por lo que al Departamento de Cartagena se refiere, se puso a disposición de la Hacienda el edificio y cuantas medicinas, efectos y demás pertenecían a éste.

Como esta determinación vino, como acabamos de decir, por la escasez de recursos que la Marina experimentaba, cesada ésta, cuando ya pudieron normalizarse los pagos, volvió a encargarse de la dirección de este establecimiento, que ella había fundado, perteneciéndole, por tanto, su propiedad, pues es de hacer notar que al entregarlo a Hacienda no se satisfizo a Marina cantidad alguna.

Consta que en 8 de julio de 1831 era un particular el que tenía a su cargo la administración del Hospital y se le satisfacían por Marina las estancias de los individuos pertenecientes a ella, sin que se le dedujese cantidad alguna por alquiler del edificio, ni por el uso de los enseres, medicinas y demás efectos que el Departamento tenía en este establecimiento al hacer entrega de él.

**No ofreciendo duda de que el Hospital había sido construido y costado por la Marina, volvió a ella, a virtud de un informe del Consejo de Estado, que aceptó la Reina Regente.**

No ofreciendo duda alguna de que el Hospital había sido construido y costado por la Marina, S. M. el Rey, y en su nombre la Reina Regente, de acuerdo con el Consejo de Estado en pleno, que informó en 13 de enero de 1892, resolvió que el Ramo de Guerra, que se había hecho cargo de la administración del Hospital, se lo entregase a

la Marina; que el Capitán General del Departamento de Cartagena, tuviera en el dicho Hospital la jurisdicción que le corresponde con sujeción a las Ordenanzas de la Armada y que el Gobernador Militar de la Plaza, conservase las facultades consignadas en la Ordenanza General de Ejército, por lo que respectaba a la estancia en el Establecimiento de los enfermos pertenecientes a éste.

**En un estado de la época encontramos el detalle de lo gastado en la construcción del Hospital, en el que se emplearon 320.212 pies de piedra sillería de Pinto, que era el nombre de un lugar próximo al poblado de Canteras.**

En el Real Hospital de Marina, se invirtieron 68.963 pies superficiales franceses y ocho líneas de labra y asiento de piedra fuerte de sillería; 320.212 pies y dos pulgadas, seis líneas y dos puntos de piedra sillería de Pinto, que era un lugar próximo al poblado de Canteras, que aún hoy se conoce con este nombre. Por todo esto y por la colocación de ventanas, los amaestrados, enlucidos y losados, se le satisfizo al asentista 1.041.616 reales 19 maravedís, y 1.096.863,30 por 14.110 pies, cinco pulgadas, tres líneas y tres puntos castellanos, que contenían las puertas y ventanas, y por 118.114 pies, dos pulgadas y siete líneas, que componen los palos de techos y trabazón de cubiertas de los tres tejados, e igualmente por 11.207 pies y seis líneas de madera para la tablazón de la última cubierta. El total costo, según un detallado y curioso estado de la época, posterior a la liquidación practicada por Felices, se elevó a 8.924.863 reales con el Anfiteatro y Camposanto.

**Ya hemos dicho que el antiguo Cuartel de Guardias Marinas fué residencia de las Autoridades superiores del Departamento, hasta que se trasladaron en 1853 al actual palacio de Capitanía General, que comenzó a construirse**

**en 1738 y se terminó en 1740, siendo destinado primeramente a alojamiento del Intendente y dependencias y oficinas de la Contaduría de Galeras.**

Ya hemos dicho que el antiguo Cuartel de Guardias Marinas, fué residencia de las autoridades superiores del Departamento, hasta que se trasladaron en 1853 al actual Palacio de Capitanía General, que empezó a construirse en 1738 y se terminó en 1740. Primeramente se destinó a alojamiento del Intendente y su planta baja a dependencias del Cuerpo del Ministerio de Marina. El segundo piso estuvo ocupado por las Oficinas de Contaduría de las Galeras, hasta la extinción de este Cuerpo en 1748, pagando a éste la Marina en concepto de alquiler, cuarenta y cinco pesos mensuales.

En 1853, como ya expusimos, se trasladó el Ordenador de Oficinas de Contabilidad, al Cuartel que fué de Guardias Marinas y pasó a ocupar el palacio de Capitanía el Comandante General del Departamento, con las suyas respectivas.

Este edificio, con el que utilizó la Contaduría, fué tasado en 1846 en 3.500.000 reales.

**El proyecto de la obra de Capitanía General fué hecho por don Sebastián Feringan y en 1.º de agosto de 1738 se mandó hacerla pública y solicitar persona que entrara en ella por asiento, invirtiéndose cuatro mil cahíces de cal de la Azohía y Portús.**

El proyecto de la obra de Capitanía General para establecer decente y cómodamente los oficios de este Departamento de Marina y los de las Galeras, con los Archivos correspondientes, fué hecho por don Sebastián Feringan, y por comunicación de 1.º de agosto de 1738, firmada por don Zenón de Somodevilla y dirigida a don Alejo Gutiérrez.

rez de Rubalcava, se mandó hacer pública esta obra y solicitar persona que entrara en ella por asiento, dándosele el material que se proponía, en la porción de terreno desocupado en la casa que llamaban del Rey.

La contrata de provisión de cal para la obra, se adjudicó a Pedro Marín, en 11 de febrero de 1739, por un total de cuatro mil cahices de cal del Portús, de cuya rada damos una fotografía, y de la Azohía. La provisión de azulejos quedó a cargo de Melchor Caravaca, vecino de Murcia, maestro de loza, en 26 de agosto de 1739.

**Actualmente, después de la completa restauración y reforma que ha sufrido el edificio de que venimos hablando, durante la etapa de mando del Departamento del actual Capitán General de Marina, don Juan Bautista Aznar, por disposición del Gobierno se celebran en él las Juntas de la Mancomunidad de Municipios interesados en el abastecimiento de aguas, juntamente con la Base Naval de Cartagena.**

Actualmente, después de la completa restauración y reforma que el palacio de que venimos hablando ha sufrido, durante la etapa de mando del Departamento, del actual Capitán General de Marina, Excmo. señor don Juan Bautista Aznar, de lo que nos dan una muestra las fotografías que reproducimos del edificio y del jardín en que se transformó el antiestético solar del antiguo Cuartel de Infantería de Marina, por disposición del Gobierno se celebran en dicho palacio las Juntas de la Mancomunidad de Municipios, que es la que tiene a su cargo la ejecución del proyecto de los canales del Taibilla, bajo la presidencia del Excelentísimo señor Capitán General del Departamento.

Este organismo se ocupa activamente de todo lo relativo al proyecto, con cuya realización se vendrá a resolver el grave y eterno problema de falta de aguas, no sólo de la

Base Naval, puerto y ciudad de Cartagena, objeto principal de la obra, iniciada por esta última, sino de un gran número de poblaciones, que posteriormente se han ido asociando para este fin, de transcendencia suma para la Marina, para la región y para España, que se engrandecerá considerablemente con la obra que nos ocupa.

**Otro de los edificios que también perteneció a la Marina, es el de la antigua Mayoría General, que en 1775 se destinó para Colegio de Guardias Marinas hasta el 1851 y últimamente, al no tener aplicación por parte del Estado, por R. O. de 27 de noviembre de 1928, fué cedido al Ayuntamiento de Cartagena.**

Otro de los edificios que también perteneció a la Marina, es el de la antigua Mayoría General.

Esta casa, situada en la Plaza de San Agustín, era propiedad de don Pedro Bergés, asentista, y por quiebra pasó a la Real Hacienda, según expediente formado al efecto, en virtud de R. O. de 15 de octubre de 1767.

Destinada en 1775 para Colegio de Guardias Marinas, sirvió para este objeto hasta que se estableció en ella la Comandancia General del Departamento, y a la traslación de ésta al Cuartel que fué de Guardias Marinas, en 1851, quedó para morada del segundo Jefe del mismo Departamento, hasta el mes de octubre de 1868, que pasó a ser ocupada por la Mayoría General.

En un acuerdo de la Junta Económica del Departamento, de 1831, se propuso la enagenación de este edificio, hoy en ruinas, como se ve en la correspondiente fotografía, por el avalúo practicado en virtud de Real Orden de 1846, en 140.000 reales vellón, y últimamente, al no tener aplicación por parte del Estado, por Real Orden de 27 de noviembre de 1928, fué cedido al Ayuntamiento de Cartagena, que proyecta destinarlo a la ampliación de la Pes-



cadería y en su día, con la autorización Superior, al establecimiento de centros de enseñanza, por los que la ciudad, en su vasta cultura, siente constantes anhelos.

**En Cartagena, además del primitivo Cuartel, estuvo establecido el Observatorio Astronómico de Caballeros Guardias Marinas, que llegó a gozar de gran fama, como reconoció don Juan Pablo Forner, en un trabajo que escribió para que sirviera de exornación a un discurso leído en la Academia de Ciencias de Berlín, en el que dijo, que Agustín Rici, astrónomo muy estimado en su tiempo, vino a estudiar Astronomía a Cartagena.**

En Cartagena, además del primitivo Cuartel, estuvo establecido el Observatorio Astronómico de Caballeros Guardias Marinas, que llegó a gozar de gran fama y prestigio, como siempre la tuvo España.

Don Juan B. Pablo Forner, uno de los entendimientos más claros y vigorosos del siglo XVIII, en su Oración Apologética «Por la España y su Mérito Literario», que escribió para que sirviera de exornación al discurso leído por el Abate Denina en la Academia de Ciencias de Berlín, contestando a la pregunta «¿Qué se debe a España?», decía que hasta la mitad del siglo XVI los italianos no creían encontrar en ningún otro país mejores maestros de Astronomía que en España». En efecto, sigue diciendo el mismo autor, Agustín Rici de Casal, en Monferrat, astrónomo muy estimado en su tiempo, fué a estudiar la Astronomía en Cartagena y en Salamanca» y Alemania e Inglaterra se sirvieron mucho tiempo de las Tablas Alfonsinas, obra hecha por españoles y que fueron las mejores de su tiempo, dudándose de que en todo el siglo XVI haya habido en Francia, agrega Forner, astrónomos comparables a Alfonso de Córdoba y Juan de Rojas.

**Antiguamente era necesario que las galeras estuvieran próximas a tierra para que las tripulaciones oyeran misa ordinaria, a cuyo efecto se alzaba un altar en la playa, hasta que se instituyó la misa seca o náutica.**

Antiguamente era necesario que las galeras estuvieran próximas a tierra para que las tripulaciones oyeran misa ordinaria, a cuyo efecto se alzaba un altar en la playa, pues no era permitido ofrecer el Santo Sacrificio de la Misa a bordo, aunque hubiera religioso para ello, hasta que se instituyó la misa seca o náutica, llamada así porque era la que se decía en los buques y no se hacía en ella la consagración por temor al balanceo.

El Cardenal Bona en su obra titulada «De rebus litúrgicis» trata de la misa seca o náutica, a una de las cuales asistió Genebrand, en Turín en 1587, y en el inventario hecho aquí de los efectos de la galera «San José» en 1.º de noviembre de 1679 ya figura una relación detallada de los ornamentos que había en ella, seguramente para officiar en esa clase de misa.

**En los puertos de estación de galeras, como era Cartagena, había capillas dedicadas para el servicio de aquéllas, y la de esta ciudad estaba emplazada por el lugar que hoy ocupa la Fábrica de Torpedos, y los gastos que ocasionaba se satisfacían con las mermas de la ración de los esclavos.**

En los puertos de estación de galeras, como de antiguo era Cartagena, había capillas dedicadas para el servicio de aquéllas, y la de esta ciudad estaba emplazada en la entrada del Arsenal, por las inmediaciones del lugar que luego ocupó el taller de jarcias y después la Fábrica Nacional de Torpedos. Aparece señalado este edificio en los planos antiguos que publicamos, y aún se conserva en el que en 1784 levantó don Miguel Zappino de Estebe,

Ingeniero Director de esta plaza, aunque en esta fecha ya estaba profanada, como luego veremos, y no se utilizaba para el culto.

Los gastos que se ocasionaban en la administración de Sacramentos y celebración de fiestas religiosas, en estas ermitas, no se satisfacían por el Rey; se pagaban con las mermas que se hacían en la ración de los forzados y esclavos; con las limosnas que daba la gente de galeras, con las colectas que voluntariamente se hacían en el mar y en los puertos donde éstas anclaban, y con el importe de las multas impuestas por faltas en el servicio.

Por este procedimiento y con estos medios se construyó en Cartagena la Capilla a que nos venimos refiriendo.

**Por R. O. de 8 de febrero de 1746, se dispuso que la extracción de los presidiarios o moros que se escapaban y solían acogerse como asilo a los lugares sagrados, fuera hecha por los cabos militares, sin imponerles castigo alguno, y ante lo penoso de los trabajos que realizaban en el Arsenal, era raro el mes que no intentaba huir alguno, acogiéndose a los sagrados de la Ermita de Galeras o de un antiguo cementerio que quedó comprendido dentro del recinto del Arsenal, hasta que tales sagrados se profanaron y dejaron de servir de asilo.**

Por una Real Orden de 8 de febrero de 1746, se dispuso que la extracción de los presidiarios o moros que se escapaban y solían acogerse como asilo a los lugares sagrados, fuera hecha por los cabos militares, ministros o justicias, con noticia del eclesiástico secular o regular que pudiera ser encontrado en el lugar sagrado, entregándose caución en el Real nombre de que no se les impondría pena alguna.

Ante lo fatigoso de los trabajos que realizaban en la construcción del Arsenal, singularmente en la extracción

de fango, en las excavaciones, y en picar las bombas de desagüe, los presidiarios, desterrados, moros y esclavos, preferían ser encerrados en los más infectos calabozos y hasta morir en la horca antes de sufrir las penalidades de aquella pesada labor, y por ello era raro el mes en que alguno de aquellos presidiarios o esclavos no intentaba huir de tan duras faenas, acogiéndose, siempre que podían, bien al lugar sagrado de la Ermita de Galeras, a que nos hemos referido, o bien a otro terreno, que también se consideraba asilo, por haber pertenecido a un antiguo Cementerio que quedó comprendido dentro del recinto del Arsenal. Si no lograban evadirse y alcanzar la libertad por este medio, por lo menos, mientras corrían los trámites para la extracción, se veían libres de su penoso trabajo, seguros de que por aquella disposición que citamos, de 1746, no se les podía imponer castigo alguno.

Como la pérdida de un hombre, por representar su energía el gas y la fuerza de los motores de hoy, equivalía a la de un remo, palanca difícil de reponer, sobre todo en alta mar, o de un elemento de trabajo casi gratuito en las obras a que los forzados eran destinados, fué objeto de especial interés la cuestión de las fugas, porque implicaban disminución de fuerza para el movimiento e impulso de la navegación y del Arsenal, por lo que el bailio frey don Julián de Arriaga, quiso evitarlo, y para ello expidió orden para que se consultara al Vicario General de la Armada lo que procedía hacer para que aquellos lugares dajaran de ser sagrados, y la contestación fué que se les profanase.

El auto dictado sobre este particular, era del Doctor don José Pérez, Arcediano de Chinchilla, Dignidad y Canónigo de la Santa Iglesia Catedral de Cartagena, Vicario General de los Reales Ejércitos de mar y tierra en todo este Obispado y lleva la fecha del 9 de enero de 1772.

El 22 de enero del mismo año, una Comisión compuesta del Presbítero don José Peralta, don Joaquín Gutiérrez de Rubalcava, Comisario Ordenador de Marina, el Escribano don Agustín Carlos Roca, don José Paxares, Notario público apostólico y el Alguacil Mayor de Marina, don Pedro Berenguer, acompañados de algunos obreros, se dirigieron a la Ermita de Galeras para profanarla, a cuyo fin arrancaron las ventanas y destruyeron parte del pavimento, marchando seguidamente al antiguo cementerio, que ya estaba ocupado en parte por arcos para la fabricación de la muralla que había de circundar el Arsenal y, penetrando en él, lo declararon profanado, al igual que la Ermita, fijando un edicto en el que así se hacía constar, indicando que no valdrían aquellos lugares como sagrados ni servirían a las personas que por algún delito se acogieran en ellos.

Lo mismo se pregonó en las Galeras Reales, en el Cuartel de presidiarios, en el albergue de los esclavos y por todo el Arsenal, cosa que llevó a cabo un pregonero acompañado de una escolta de marina y de un tambor.

Desde aquel momento desaparecieron para siempre los sagrados en que buscaban asilo los desgraciados que querían burlar la acción de la justicia o dejar de sufrir las penalidades y fatigas a que estaban sugetos.

**A los moros esclavos que fallecían en este Arsenal, no se les enterraba en el cementerio ordinario del Hospital, sino en otro que había en el Castillo de los Moros, y con fecha 2 de marzo de 1774, se hizo presente al Rey una carta de Argel, en la que se le informaba de las quejas dadas por los moros y turcos al Bey de Argel, sobre ser impropio el sitio que se les había señalado para sus ceremonias y que al no darles otra casa, serían víctimas de las iras de aquellos bárbaros, los españoles esclavos**

**de Argel, a lo que accedió S. M. con las reservas y limitaciones que señalamos.**

A los moros esclavos que fallecían en este Arsenal, no se les enterraba en el cementerio del Hospital, sino en otro que había para ese fin en el Castillo de los Moros, y con fecha 2 de marzo de 1774, se hizo presente al Rey una carta del Padre Administrador del Real Hospital de Argel, en la que informaba de que había sido reconvenido de orden de aquel Bey, de las quejas dadas por los moros y turcos, esclavos en ese Arsenal, acerca de ser impropio el sitio que se les había destinado en las balsas del Hospital para las abluciones y demás ceremonias que acostumbraban a hacer con los cadáveres de sus compañeros, pues aseguraban que además de ser muy reducidas y no estar cubiertas, se hallaban inmediatas al lugar común y estancia donde solían darse las unciones a los enfermos de gálico, no siendo aquél paraje equivalente, ni con mucho, al que antes se les tenía señalado en la casa que se mandó derribar para la fortificación de esta plaza. Con ese motivo instaba dicho Padre Administrador a que se mandase construir otra casa en paraje correspondiente y a los fines mencionados, tan capaz y cómoda como la asolada, manifestando que de lo contrario, así él como los demás religiosos que le acompañaban y todos los esclavos españoles, serían víctimas de las iras de aquellos bárbaros, que alguna vez les habían amenazado con que destruirían aquel Hospital.

Su Majestad, con dictamen que ha pedido al Inquisidor General, por si de conceder a los moros la casa que solicitaban, podía seguirse algún escándalo o tomarse por una especie de tolerancia con el falso culto de Mahoma, como había sucedido con la que hubo que demoler en el año 1770, a instancias del Consejo de Inquisición, ordenó que, para atemperar y precaver el furor de los argelinos y

libertar de las estrechas circunstancias porque atravesaban, tanto a los religiosos del hospital, como a los cautivos españoles, se les facilitase o fabricase aquí a dichos moros esclavos, un sitio, casa o albergue competente para hacer las abluciones y ceremonias que acostumbraban con sus cadáveres, pero con la precisa condición de que las ejecutasen reservadamente sin el menor escándalo de los cristianos y que dicha casa o paraje jamás pudiera titularse mezquita, ni menos practicarse allí los abominables ritos y ceremonias exteriores con que antecedentemente escandalizaban, causando grandes perjuicios. Unicamente había de servirles para el uso que va especificado, y para mayor seguridad en ésto, mandó el Rey, que sobre las referidas restricciones y a las precauciones que don Carlos Reggio, siendo Comandante General de este Departamento, dijo se observaban en este particular, se agregase que nunca se les permitiese a los moros congregarse al grito de un voceador, como antiguamente lo hacían, llamándolos desde una ventana de la casa, por ser este uso entre ellos, un equivalente al de nuestras campanas, que llevan consigo publicidad, y para que no prevaleciese el nombre de mezquita, que acaso darían ellos entre sí a la casa, sitio o albergue que ahora se les franqueaba, se tuviese especial cuidado en no darle tal denominación, ni en orden verbal ni por escrito, ni en ningún documento en que pudiese ofrecerse hacer mención de ello, con lo cual y con no permitirles con amaños que la frecuentasen, sino con motivo de enterrar a alguno, se restringía esta concesión a solo lo indispensable para no exponer al furor de los argelinos el Hospital, los religiosos que asistían en él y los cautivos españoles, como se previno de orden de S. M. para que se dispusiese su cumplimiento, cuidando sin cesar de la más estricta observancia de cuanto queda referido, que tanto interesaba a la religión y al Real servicio, al Coman-

dante General del Apostadero, don José de Rojas, por el bailio frey don Julián de Arriaga, en 29 de abril de 1774.

Con motivo de la comunicación que acabamos de referir, se les señaló a los moros un terreno en que pudieran hacer las operaciones que acostumbraban con sus cadáveres, pero no hubo forma alguna de que lo aceptasen, según se comunicó al citado bailio Arriaga, en 3 de mayo de 1774, y últimamente en 10 del mismo mes, para resolver la cuestión, ante el temor que existía de que pudieran tomar represalias contra los cautivos de Argel, el Comandante General del Departamento, don José de Rojas, propuso la construcción de una casa, que se presupuestó en dos mil pesetas, a espaldas del barrio de Santa Lucía, cuyo plano fué aprobado por S. M. el Rey en 20 de mayo del mismo año, ordenando se aplicasen a su coste los seis mil doscientos veintitrés reales que había depositados como procedentes del derribo de la anterior casa en que los moros hacían las expresadas ceremonias.

**La nueva casa proyectada para los moros, constaba de las dependencias necesarias para sus ceremonias y además se les reconoció el derecho a usar su antigua mezquita para enterramientos, y para acreditarlo ante la Regencia de Argel, se les expidió una certificación en 21 de febrero de 1778.**

La nueva casa proyectada para los moros, constaba de entrada, cocina, laboratorio, cuarto para algunos fines que se le ofreciese, dos cuartos más para depósito de útiles, herramientas y leña y un patio con su sumidero, y un pozo en el mismo, y además se les reconoció el derecho a usar su antigua mezquita para los enterramientos, y para acreditarlo ante la Regencia de Argel, fué preciso expedir la certificación que a continuación se transcribe: «Don Juan García del Villar, Oficial Supernumerario del Ministerio de Marina y Contralor del Real Arsenal de



esta plaza. Certifico: Que hoy, día de la fecha, el moro caxero del Real Arsenal, Masamet, acompañado de los moros Masamet, intérprete del Real Hospital, Masamet, barrendero en él, y Omar, del Real Arsenal, en nombre y con consentimiento de los demás esclavos de su nación, pasaron conmigo, tomado el beneplácito del señor Intendente General de Marina de este Departamento, el señor Bailio don Alfonso Alburquerque, al lugar de Santa Lucía, extramuros de esta ciudad, en donde tienen su mezquita, para entregármela respecto a usar todos de libertad, la cual han edificado sus antepasados y de unos a otros se ha ido recibiendo y sufragaron las composiciones ocurridas en ella, del fondo de la caja de difuntos en la que he encontrado los efectos siguientes, a saber: una olla de cobre con algunos remiendos; dos legones; un zalpapico de cubiertas para los cadáveres; dos cajas; un tablado; cuatro cabeceras y un barril; desde cuya casa hemos pasado al sitio en donde tienen su entierro, que es el monte llamado Cabezo de los Moros, que da vista al camino de San Ginés, cuyo terreno está señalado con su margen y consta de treinta varas de ancho y cuarenta de largo, en figura ovalada, siendo su voluntad que la referida casa y efectos queden a mi cargo y en mi poder y que sólo tenga uso para los entierros que ocurran en lo sucesivo a los de su nación, excluyendo a los moros pasados a quien no se les permitirá el uso de dicha mezquita por ser infieles a su religión, dejando este propio encargo a dicho señor Intendente; de todo lo que me han pedido la presente certificación para poder acreditar estos particulares en la Regencia de Argel a donde pasan y para que así lo puedan acreditar doy la presente con intervención del dicho señor Intendente General de Marina, en Cartagena a 21 de febrero de 1788.—Es copia a la letra de la que entregué original a los expresados moros.—Juan García del Villar.»

Realmente era cruel el trato que se daba a los forzados, no ya en España, donde se les trataba mejor, sino en todas partes, y de ahí las concesiones hechas a los de este Departamento, para cortar las represalias con los españoles que en el mismo caso se hallaban en Argel. En un principio, su único objeto era bogar, y en 1721 empezaron a utilizarse para diversos trabajos en las obras del Arsenal y limpia del puerto de Cartagena y como la remuneración era corta, resultaban las obras a precios insignificantes.

Realmente era cruel el trato que se daba a los forzados, no ya en España, donde se les trataba mejor, sino en todas partes, y de ahí las concesiones hechas a los de este Departamento, como acabamos de ver, para evitar las represalias con los españoles que en el mismo caso se hallaban en Argel.

En un principio el único oficio de los esclavos era bogar. Por entre puertos se bogaba descansadamente y sin azotes, pero en los casos graves como por huida, por alguna borrasca, yendo de caza, o en pelea, a la voz de mando ¡fuera ropas!, para forzar la maniobra, desnudo el forzado de cintura para arriba, se convertía en elemento de una máquina a la que el cómitre daba combustible, fuego y presión, sacando verdugones de las espaldas, y del dolor velocidad, como escribió el autor de «La Vida Penal en España».

En 1721 empezaron a utilizarse los forzados y esclavos en las galeras para diversos trabajos en las obras del Arsenal o en la fábrica del pontón que servía de acceso a la puerta de la mar, y a servir en los gánguiles y betas que se destinaban a la limpia del puerto y construcción del mallecón, que defendió el mar del Mandarache de las avenidas de las ramblas.

Los esclavos y forzados de los gánguiles iban herrados fuertemente para evitar sus fugas, y eran sus servicios tan necesarios e indispensables, que en ocasiones llegó a no verificarse el licenciamiento de los forzados cumplidos, por no haber otros nuevos que los sustituyeran, singularmente en las galeras, ya que en trabajos como los del Arsenal podían utilizarse otros elementos, incluso los gitanos, de los que en el año 1749 se trajeron seiscientos que había en el Castillo de Alicante.

En general se utilizaban también en aquellos trabajos los dedicados habitualmente a la vagancia, además de los esclavos y presidiarios, y como la mayor parte de ellos venían condenados a esos trabajos o al de las bombas del Arsenal, como luego se condenaron otros a los de las minas de Almadén, sin remuneración alguna, o muy corta, resultaban las obras a precios insignificantes.

**Si comparamos la potencia de máquinas de los buques modernos, con millares de caballos, con la que había que obtener a latigazos de los forzados y esclavos, la diferencia resulta asombrosa y en igual proporción se ha ido progresando en todos los órdenes, mientras en lo concerniente a las aguas potables estamos como cuando los esclavos eran el elemento propulsor de las galeras, que hubo años en que no pudieron armarse por falta de remeros, siendo preciso acudir a levas forzosas y compra de esclavos por el Estado.**

Si comparamos la potencia de máquinas de los buques modernos, con millares de caballos de fuerza, con la que había que obtener a latigazos de los forzados y esclavos, la diferencia resulta asombrosa, y en igual proporción se ha ido evolucionando y progresando en todos los órdenes de la construcción de buques y de la navegación en sí, mientras que en lo que concierne a las aguas potables, es-

tamos todavía en Cartagena tan faltos de ellas como en la época esa en que los forzados eran el elemento propulsor de las galeras.

Para comprender la importancia del papel que el esclavo desempeñaba en las galeras, bástenos decir que una sencilla, necesitaba doscientos cincuenta remeros y hubo año en que no se pudieron armar todas las que había en Cartagena por falta del suficiente número de esclavos y remeros, por lo que el Rey tuvo que disponer el envío a este puerto de presos ordinarios de los que había en las cárceles del reino.

No obstante esto, ante las dificultades, por las escasas presas que se hacían de esclavos, de disponer de los necesarios e indispensables para el remo, si las galeras habían de armarse y navegar, los Capitanes Generales hacían incesantes peticiones de remeros al Estado para completar las dotaciones de los bajeles, y hubo que acudir algunas veces a levadas forzosas y hasta a la compra de esclavos particulares, aun cuando esto último resultaba muy caro para el Erario público.

Las tasas de las compras eran muy variables, porque dependían de diversas condiciones y circunstancias, entre ellas las fluctuaciones que en el mercado había, según la mayor o menor demanda de estos desgraciados, que era de los que salían los kilográmetros de fuerza necesarios para la navegación basada, como se ve, en esas máquinas humanas, y cuando éstas no servían por hacerse viejas o por enfermedades que les impedía desarrollar la debida energía, se canjearan por cristianos que padecían esclavitud en Argel o se vendían a bajo precio.

**Por el año 1725, vinieron a las Casas de munición de Cartagena treinta y ocho esclavos, que costaron a setenta pesos de plata y veintiséis moros que se pagaron a cincuenta y dos pesos.**

**Al principio era cruel el trato de estos pobres esclavos, pero más tarde, se humanizó y tenían diferente consideración, y se les permitía andar por las galeras como marineros o soldados.**

Por el año 1725, vinieron a las Casas de munición de Cartagena, treinta y ocho esclavos, que costaron a setenta pesos de plata, y veintiseis moros, que se compraron a un armador y se pagaron a razón de cincuenta y dos pesos, nueve reales y dieciseis maravedís vellón, cada uno, comprometiéndose el armador a entregar otro útil en sustitución de uno que estaba cojo por una herida, en el caso de quedar defectuoso para el trabajo del remo. Todos ellos fueron puestos en cadena sobre la galera «Santa Teresa».

Al principio era cruel y sangriento el trato de los pobres esclavos, para los que no había descanso ni momento de reposo, habiendo de obedecer por fuerza a los golpes continuos que les daban sus verdugos, para que hicieran lo que no podían, pasando una vida tan desesperada, que la habrían trocado por la muerte; pero más tarde se humanizó el trato y no se dejaba, como antes, morir a los enfermos amarrados al banco, ni en ocasiones se les cargaba de las cadenas y grilletes y se les permitía andar por las galeras como marineros y soldados.

Los oficios desempeñados en las galeras por los esclavos, tenían diferente consideración, y así se consideraban de máxima consideración a los cristianos, chirimías, proeles, corrulleles, alieres, espalderes, mercaderes y sirvientes; de mínima consideración los demás esclavos ordinarios, y de ninguna consideración los arraeces, renegados y moriscos.

Los esclavos ordinarios eran los que junto a los forzados iban remando encadenados también, pero al llegar las galeras a puerto se les quitaba las cadenas para utilizarlos en cargar y descargar navíos, con vituallas destinadas a

la Armada de galeras; transportar bastimentos y efectos y a trabajar en betas y gánguiles, pontones, etc., destinados al dragado del puerto; a conchar las naves y a todo lo que constituyera el peonaje de marinería, para lo que tenían que salir de las galeras juntos y con soldados de escolta, lo mismo que cuando saltaban a tierra en busca del agua para surtir los bajeles.

La esclavitud y el cautiverio, según Plinio, viene desde el tiempo de los lacedemonios. Según otros eruditos, desde Sexostris, o desde el reinado de Veroxis, egipciano, o coligiéndolo de la Sagrada Escritura, desde el edificador de la gran torre de Babilonia, el soberbio gigante Menroth, pero nunca estuvieron en tan cruel situación como en el tiempo de los turcos. En aquella época, como dijo el Padre Gómez de Losada, una galera o bajel de los turcos, donde se atormentaba a los hombres desdichados, más parecía un infierno en el que los mismos demonios atormentaban con gran furia a aquellos infelices cristianos que sus destinos les ponían en esta desgraciada suerte, trabajando en el remo continuamente y sin intermisión alguna. La comida, dice, era tan limitada que no la constituía más que un poco de mazorra hecha polvo; unos pedazos de bizcocho hediondo, con un poco de vinagre aguado para quitarle la insipidez, sin otra cosa más que pudiera alimentarles, y en cuanto a la bebida cada uno de ellos había de proveerse de la necesaria cuando en alguna parte podían hacer aguada, que era siempre de prisa y arrebatadamente para no ser vistos ni sentidos y muchas veces, agrega el referido Padre, morían de sed.

Para el rescate de estos cautivos se establecieron varias órdenes en España, siendo la primera la Militar de Santiago que no sólo defendió a los cristianos peleando por ellos, sino que los redimió sacrificándose a mendigar para ese fin. Uno de los redimidos de Argel, fué Miguel

de Cervantes, que ya digimos estuvo luego en Cartagena, donde los Padres Mercenarios, tuvieron un hospicio, como escala para aquellas redenciones.

No obstante que podía calificarse de mísera y de insuficiente la ración que se les daba a los remeros, se les mermaba en una parte, como dejamos anotado, para con su importe ir pagando los sueldos de los Capellanes y gasto de las capillas, como la de Galeras que había en Cartagena, a la entrada del Arsenal, por el puerto, en el lugar que ya hemos señalado en los planos, lo que representaba al año 7.343 reales.

**Hallamos que en el año 1680, había ya en todas las galeras un Capellán, según consta en la instrucción que en 3 de enero dió el marqués de Santa Cruz, Capitán General de las Galeras de España, a don Francisco Fan, Capellán Mayor de las mismas, para que todos los domingos fueran obligados los Capellanes a ir cada uno a su galera a explicar la doctrina cristiana, después de la misa, y que todos los días las visitasen para ejecutar con los enfermos actos de cristiandad.**

Hallamos que en el año 1680, había ya en todas las galeras un Capellán, según consta en la instrucción que en 3 de enero dió el Marqués de Santa Cruz, Capitán General de las Galeras de España, a don Fernando Fan, Capellán Mayor de las mismas, para que la cumpliera e hiciera cumplir a los Capellanes sujetos a su jurisdicción. En ella se disponía que todos los domingos del año fueran obligados los Capellanes de las galeras «Capitana», «Patrona» y demás, a que fuera cada uno a la suya y haciendo señal con la campana con que se ejecutaba el Ave María, congregara a toda la gente de mar y guerra que se hallase en ella, y en particular a la chusma, y ejecutando el empleo de

cura de almas, explicara, después de la misa, el punto o artículo de la doctrina cristiana que le pareciere, por espacio de una hora, poco más o menos, haciéndoles memoria de las oraciones y artículos que están obligados a saber, para que por este medio se librase la gente de los horrores e ignominias en que la falta de doctrina les tenía.

Agregaba, que como muchas veces se había experimentado haber en las galeras enfermos con evidente riesgo de la vida y con peligro de morir sin Sacramentos de la Penitencia, Eucaristía y Extremaunción, por falta de no estar pronto el Capellán o descuido en llamarle, ordenaba que todos los días tuvieran obligación dichos Capellanes de visitar cada uno su galera, para saber qué enfermos había de peligro, visitándolos y ejecutando con ellos los actos de cristiandad que más les facilitasen el buen morir, como esperaba del celo y capacidad de los referidos Capellanes, imponiéndoles también la obligación de que tan pronto como entendiera cualquiera de los Capellanes, por sí o por el protomédico, cirujano mayor, barbero o cualquier persona, que había en su galera enfermo de cuidado, le fuera a asistir hasta que expirase, obligación que se hacía también extensiva al Capellán del Hospital, que suponemos sería el de Señora Santa Ana, a fin de que se ejecutara lo mismo, asistiendo también, por su parte, a los enfermos y demás residentes en él.

Este bando quedó subsistente en 1722 por otro que dió don José de los Ríos y Córdoba, que luego fué ampliado.

**Don José Patiño, fundador del Arsenal de Cádiz, promovió en España la construcción de buques y el establecimiento de fábricas de aquellos artículos indispensables para los mismos, y cuando ocurrió su fallecimiento, en 1736, ya se había preocupado de la limpia del puerto de**



**Cartagena y de otros trabajos preparatorios, de lo que luego vino a ser el grandioso Arsenal de hoy.**

Don José Patiño, fundador del Arsenal de Cádiz, promovió en España la construcción de buques y el establecimiento de fábricas de aquellos artículos indispensables para los mismos, a la vez que dió unidad a las escuadras, que con estrecha independencia existían, y creó la Compañía de Caballeros Guardias Marinas y los batallones de Infantería de Marina, precisamente en aquella triste época en que la nación se encontraba sin fuerza y sin vida, agobiada por la miserable situación en que había quedado al extinguirse la dinastía Austriaca, primero, y por la Guerra de Sucesión después.

Cuando los restos de nuestra Marina de galeones habían sido destruidos en Vigo, por la Marina británica, logró Patiño formar una escuadra bastante importante para transportar y defender el Ejército destinado a la conquista de Cerdeña, organizando también otras varias escuadras, ya para conseguir levantar el sitio en que Ceuta se encontraba, hacía más de veinte años, ya para lograr la importante toma de Orán, y hasta para conquistar el reino de las Dos Sicilias, para el Infante don Carlos, que más adelante vino a ocupar el trono de España, con el nombre de Carlos III.

Patiño, fué nombrado Ministro de los Departamentos de Marina, Hacienda, Guerra e Indias, en 1726, y su actividad y gran inteligencia lograron que al declararse la guerra a Inglaterra, pocos años después de su fallecimiento, pudiera España presentar una escuadra compuesta de treinta y un navíos, quince fragatas y otros buques menores. Cuando ocurrió su muerte en 1736, ya se había preocupado de lo referente a la limpia del puerto de Cartagena; de otros trabajos preparatorios de lo que luego vino a ser el grandioso Arsenal de hoy, y de las obras del malecón que ha-

bía de servir para dar salida por la Algameca a las ramblas que vertían en la actual dársena. En estos trabajos, sólo en los años 1731, 32 y 33 se han invertido las siguientes cantidades:

Año 1731.....	158.511 reales	18 maravedís
» 1732.....	126.709	» 30 »
» 1733.....	76.893	» 32 1/2 »
<u>Total.....</u>	<u>362.115</u>	<u>» 12 1/2 »</u>

En la excavación del canal del Malecón, «se hallaron, perteneciente a la época romana, vestigios y fragmentos de casas, bóvedas, cañerías pequeñas, y grandes umbrales de puertas, cimientos de dichas casas, sepulturas donde se enterraban sus moradores, etc.», dice un informe que existe en Simancas, emitido por un Ingeniero militar, en 1.º de Septiembre de 1739, de donde «se infiere, sin contradicción alguna, sigue diciendo el informe, se extendía Cartagena por aquella parte, descendiendo de la Puerta de Murcia a las Algamecas, y de los fragmentos de edificios que llevo referidos, asimismo se infiere ocupaban sus habitantes la parte más elevada de aquel sitio, falda y ladera de aquellos montes; síguese que si no edificaron en la llanura y terreno que hoy vemos, fué porque no lo había y que este espacio le ocupaba la mar». «Por una igual reflexión, continúa diciendo el autor de aquel informe, y sin valerme de estos antecedentes, habrá oído decir V. S., no ha muchos años se proveían de agua las galeras, dando el espolón al pie de la fuente que está en la Puerta de Murcia y aunque no asiento mi dictamen a esto último, porque dudo de si teníamos galeras cuando ocupaba la mar el espacio que hoy vemos lleno, el mismo terreno prueba que todo él es advenedizo y que es depósito de los fangues y tarquines que han acarreado las avenidas y ramblas a este puerto.»

El 22 de mayo de 1731, dirigió Patiño al Comandante General, don Alejo Gutiérrez de Rubalcava, una Real Orden relativa a los trabajos preparatorios que se realizaban en el puerto, anteriormente a las obras del Arsenal propiamente dicho, para que pudieran dar fondo y reparar en el Espalmador, los bajeles que debían residir aquí.

El 22 de mayo de 1731, dirigió Patiño al Comandante General de este Arsenal, don Alejo Gutiérrez de Rubalcava, la Real Orden relativa a los trabajos preparatorios que se realizaban en el puerto, que a continuación transcribimos: «Cumpliendo Vm. con lo que se le manda, remite con la carta de 2 del corriente, el sondeo de ese puerto de Cartagena y expresa Vm. que cuando el Espalmador grande esté enteramente limpio podrán entrar en él, no solo navíos como los que hoy componen la escuadra que se halla en ese mar, sino la «Santa Isabel» y otras que pesquen más agua, aunque fueren seis u ocho; que el fondo puede hacerse a mano en toda la altura que tengan las astas de las cucharas; pero que hoy sólo dos o tres navíos amarrados en cuatro y sin artillería, con sus masteleros calados, podrán acomodarse, añadiendo que el fondo que este año podrán hacer los pontones de la canal, hasta mediados o fines de octubre, será igualarla de tres brazas.»

«Como el viento permite que los gánguiles salgan a vaciar, porque el que influye a la entrada del puerto es el que ordinariamente reina todo el verano y embaraza cuando es algo recio la salida de las citadas embarcaciones para derramar sus cántaras y que hechas las tres referidas brazas de fondo cree Vm. que podrán salir los navíos expiándose en una bonacible, hasta donde hoy están las galeras, habiendo antes alijado su artillería y mucha parte de su lastre, enterado el Rey de lo referido y de lo que sobre el mismo asunto ha expuesto el Ingeniero director don Ale-

jandro de Rex, y habiendo hecho la más seria reflexión en cuanto a la incertidumbre de que pueda habilitarse el canal este año, aunque alojen en él los pontones, y de que por lo mismo que Vm. refiere se comprende ser más posible el logro por el Espalmador grande a que se añade la utilidad y consecuencias que resultarán de tenerle habilitado, no solo para la escuadra que debe residir en ese Puerto, sino también para que puedan dar fondo y reparar en el mismo Espalmador todos los demás bajeles de cualesquier porte que sean, de los que por temporal o por haber recibido algún daño necesiten entrar ahí, lo que no podría conseguirse si hubieran de subir al canal, aun igualándole en las tres brazas que Vm. refiere, sin que procediere su alijo de artillería y gasto, ha resuelto S. M., con estas consideraciones, que desde luego se pongan y pasen los tres pontones y las demás embarcaciones de la limpia en habilitar el Espalmador grande, poniendo el más exacto cuidado en el mayor adelantamiento de esta importante obra, en forma que mediante la obligación de los trabajos se asegure que en la próxima invernada puedan poner en seguridad los navíos en el referido Espalmador, en el que fenezca la habilitación de el referido Espalmador grande, pasén, pues, los pontones y las demás embarcaciones a trabajar en la canal y sucesivamente en el resto del puerto hasta su entera apertura, respecto de que para ello no hay precisión de tiempo, una vez asegurado el citado Espalmador para que sirva interinamente hasta la referida habilitación del puerto, para entrar y carenarse las escuadras de ese mar, sino en lo sucesivo para que se aseguren y reparen en el mismo Espalmador, bajeles que por temporal u otra precisión entren en el puerto y deban volver a salir prontamente a la mar».

«En consecuencia a esta deliberación, ordena S. M. dé providencia para que sin la más leve demora, empiecen

los pontones y las demás embarcaciones de la limpia a trabajar en el citado sitio del Espalmador grande, promoviendo sus trabajos por todos los medios que juzgue Vm. más conveniente y útiles y más prontos al logro de la habilitación de aquel sitio, de lo que hace S. M. a Vm. el más estrecho encargo».

«Del recibo de esta orden y de lo que en su cumplimiento obrare Vm. me dará aviso y sucesivamente de lo que semanalmente se fuere adelantando para la inteligencia de S. M. Estando Vm. en inteligencia de que el ingeniero Director don Alejandro de Rex se le advierte de esta deliberación, que por las consideraciones que le han promovido, se las manifestará Vm.»

«Dios guarde a Vm. muchos años como deseo».

**Lo que acabamos de exponer, fué el comienzo de lo que podemos llamar apertura del canal del Arsenal, por el que cruzaron desde los más modestos bajeles construidos en sus Astilleros, hasta los barcos modernos de más alto porte y eficiencia.**

Lo que acabamos de exponer, fué el comienzo de lo que podemos llamar apertura del canal del Arsenal, por el que cruzaron de sus Astilleros, desde los más modestos bajeles, en él construidos, hasta los barcos modernos de más alto porte. Es de hacer notar, para que podamos darnos idea de los esfuerzos de los hombres de aquellos tiempos, que luchaban contra el poderío de las naciones que querían ser dueñas del mundo, y contra la oposición que hacían al progreso de la Marina española, que en 1605 además de que no pasaban de cuarenta y dos los buques que España tenía, solo cuatro montaban cuarenta y dos cañones, y a partir de la fecha en que se fundó el Arsenal de la Espartaria, del que salieron tantas y tan excelentes naves, cambiaron por completo las cosas.

Así la Cartagena escogida de los pretores romanos para su residencia favorita, como dijo un ilustre escritor; la que continuó su nombradía durante la dominación romana y fué el último territorio de los Embajadores de Oriente en nuestra península, para imposibilitarles el regreso a su orilla, siguió viendo salir de su puerto, donde se malogró el último armamento de trescientas galeras, que, para recuperar el Africa sojuzgada por Janserico había juntado el infatigable Emperador Majoriano, toda clase de excelentes buques, lo mismo en épocas pretéritas, ya lejanas, que en la actual.

**No puede menos de producir tristeza el ver como cuando, después de la Guerra de Sucesión, asegurado firmemente el trono de España, volvió sus ojos a la empobrecida Marina, fuese destruido enseguida este naciente poderío naval.**

No puede menos de producir tristeza el ver como cuando, después de la Guerra de Sucesión se hallaba asegurado firmemente el trono de España, volvió ésta sus ojos a la empobrecida Marina, tratando de mejorarla su Ministro, el Cardenal Alberoni, auxiliado de Patiño, que supieron formar una escuadra que intervino con éxito en las jornadas de Córcega y Sicilia; pronto fuese destruido este naciente poderío naval por la escuadra inglesa, que sin declaración previa de guerra vino en 1718 a batir a la española.

El proceder de los buques ingleses, armados en corso, dió lugar a la guerra entre ambas naciones, en que las encontró empeñadas otro gran patriota, don Zenón de Somodevila, marqués de la Ensenada, que al igual que Patiño, desempeñó también simultáneamente los ministerios de Hacienda, Guerra, Marina e Indias, y a quien realmente debe Cartagena el engrandecimiento y florecimiento que alcanzó como Departamento Marítimo, pues fué el verdadero fundador de su Arsenal.

**Ensenada, se ocupó, no solo de organizar el Ejército y del engrandecimiento de la Marina, creando el Arsenal de Cartagena, sino de emprender notables obras públicas, sosteniendo, antes que nada, el principio de la conservación de la paz, como base fundamental para el desarrollo de las fuerzas vivas del país.**

Ensenada, se ocupó, no solo de organizar el Ejército, atender a la defensa de las fronteras terrestres y marítimas, y sobre todo al engrandecimiento de la Marina, creando los arsenales de Cartagena y Ferrol, sino que estudió también todo lo relativo al comercio marítimo y protegió las artes y las industrias de modo decidido, con lo que logró aumentar las rentas del Erario nacional, de manera considerable, cosa que permitió poder emprender notables obras públicas.

Somodevila, que fué Contador principal del Departamento de Cartagena y debía su título de marqués de la Ensenada al hecho de haber sido ministro de la Escuadra que debía realizar la conquista del reino de las Dos Sicilias, y lograda que fué ésta acompañar a la toma de posesión de aquel reino al Infante don Carlos, antes que nada, sostuvo el principio de la conservación de la paz, como base fundamental para el desarrollo de las fuerzas vivas del país, a fin de que la nación fuese temida y respetada y buscó españoles y extranjeros sabios, para confiarles trabajos de gran importancia para el progreso nacional.

Además de tener cubiertas en su tiempo, como nunca había sucedido, todas las obligaciones del Estado, dejó a su caída recursos cuantiosos para que se pudieran realizar parte de sus proyectos, algunos de ellos llevados a cabo por sus sucesores, en el reinado de Carlos III, como ocurrió con las principales obras ya enumeradas, que en aquellos tiempos se realizaron por el ramo de Marina en esta ciudad.

De la época de Ensenada, eran, entre otros muchos ilustres marinos, don Juan José Navarro, marqués de la Victoria, y don Jorge Juan, que también pusieron su inteligencia y su valer al servicio de Cartagena. Decidida por Ensenada la construcción del Arsenal de esta ciudad, le escribió Navarro proponiéndole hacer la dársena en el Almajar, con un canal que fuese hasta éste.

De la época de Ensenada son, entre otros muchos ilustres marinos, don Juan José Navarro, marqués de la Victoria, y don Jorge Juan, que también pusieron sus inteligencias y su valer a disposición de España y de Cartagena, a la que prestaron valiosísimos servicios.

La Real Orden por virtud de la cual vino a este Arsenal don Jorge Juan, estaba dirigida al marqués de Espínola y decía así: «Habiendo resuelto el Rey que el Capitán de Navío don Jorge Juan pase a ese Departamento con el fin de visitar, examinar y disponer todo lo que tuviere por conveniente en punto de construcción de bajeles, obras de ese Arsenal, fábrica de jarcias y tejidos y nuevo método de aparejar los navíos de la Armada, lo aviso a V. E. de orden de S. M. para que instruido de las facultades que se han dado a este oficial, auxilie todas sus providencias.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Aranjuez 28 de junio de 1754.—Marqués de la Ensenada.»

Decidida por el marqués de la Ensenada, la construcción del Arsenal de Cartagena, le escribió el de la Victoria sobre el proyecto de dársena, acerca de lo cual hubo de celebrar este último una reunión con otros compañeros, en dos de abril de 1746, en la que, «después de reflexionar el sumo gasto del ya proyectado puerto; que las obras y edificios era preciso fundarlos siempre sobre un número considerable de estacas; el estar muy inmediato a la ciudad, y, por tanto, expuesto a incendios; el ser todo el referido



puerto y proyecto tan dominado de las montañas que le circundan, que el fusil solamente era capaz de hacerle incomunicable, si los enemigos intentan asaltarle por tierra», expuso su idea, que era hacer un canal curvo de treinta y cinco toesas de ancho, que fuera hasta el pantano del Almajar, excavando allí un estanque en figura de paralelogramo, de doscientas o más toesas de largo y ciento veinticinco de ancho, con todos los edificios y almacenes necesarios para un completo Arsenal, que consideraba defendido de aquella fortificación necesaria al terreno que éstos habían de ocupar, por los montes existentes en aquel paraje, que estimaba servían como de ciudadela a la plaza y ésta de flanco al Arsenal, quedando su fortificación apartada de la ciudad, lo que bastaba a librarlo de incendios y robos. Agregaba que este canal y estanque eran fáciles de profundizar, porque todo se podía trabajar en seco, libre del cañón y fusil de los montes, además de otras ventajas considerables que le encontraba.

**El marqués de la Victoria, al pretender que el Arsenal se estableciese en el Almajar, lo hacía pensando seguramente, en que en otros tiempos había sido un lago, y estaba en lo cierto, porque los historiadores romanos describen a Cartagena rodeada de un estero en una buena parte.**

El marqués de la Victoria, al pretender que el Arsenal se estableciese en el Almajar, lo hacía pensando, seguramente, en que, en otros tiempos, había sido un lago o estero que paulatinamente se fué rellenando y perdiendo profundidad y extensión por los arrastres de las aguas de lluvia, por lo que juzgaba fácil su excavación. Efectivamente, estaba en lo cierto este ilustre marino. Los historiadores romanos que se ocupan de Cartagena, nos la describen con un estero o lago que la rodeaba en una

buenā parte de ella, y aun a mediados del siglo XVIII, se conservaba y prestaba servicio, dando paso a la ciudad a través de la rambla de Santa Florentina, que comunicaba el estero con el mar, un puente que se descubrió en los cimientos de la casa que en la Puerta de Murcia construyó don Pedro Conesa Calderón, y que cita el historiador J. L. Strachan-Davidson, en su obra «Selections from Polybius».

El señor Fernández Villamarzo, supone en sus «Estudios Gráfico-Históricos de Cartagena», que el desaparecido lago, llegaba por su parte Este hasta el pie de las últimas estribaciones de los montes que desde el Cabezo de los Moros siguen con dirección al Nordeste, extendiéndose al Oeste hasta los alrededores de la rambla de Benipila, cerca de lo que constituye la actual Alameda de San Antonio Abad.

**La acción de las lluvias actuando durante muchos siglos sobre la cuenca de recepción de las aguas que afluyen al Almajar, vino arrastrando sedimentos que fueron formando la capa de terreno que hoy cubre aquella zona, que el marqués de la Victoria quería destinar a Arsenal.**

La acción de las lluvias, actuando durante muchos siglos sobre la cuenca de recepción de las aguas que afluyen al Almajar, lo mismo por levante que por poniente, vino arrastrando sedimentos que fueron formando la capa de terreno que hoy cubre aquella zona, que Navarro quería destinar a Arsenal, reduciendo la extensión de la albufera y disminuyendo su profundidad hasta hacerla desaparecer, dentro de un período de más de dos mil años que van transcurridos desde la época a que nos referimos, y en que Polibio nos dice existía el referido estero. Cosa análoga sucedió en la zona en que se halla establecido el Arsenal

como se ve perfectamente en los planos que sirvieron para el proyecto del mismo, de los que, al igual que de los del autor de los «Estudios Gráfico-Históricos», publicamos varias reproducciones, que nos sirven para formar idea de las modificaciones que ha ido sufriendo el estero, Cartagena, el Arsenal y la costa, idea que puede tenerse ya exacta, en lo que se refiere al siglo XVIII y a la zona en que se edificó el Arsenal, por los planos que de éste publicamos, correspondientes a distintas épocas, desde aquella en que aún no existía, hasta la presente.

**Lo que acabamos de exponer en orden al lago que hemos citado, lo confirma Polibio, que dice estuvo en Cartagena, así como Estrabón, Tito Libio, Silio Itálico y otros autores.**

Lo que acabamos de exponer en orden al lago que hemos citado, lo confirma Polibio, que dice estuvo en Cartagena algunos años después de haber sido expugnada por Scipión, y que «se hallaba fundada en el mar por la parte de oriente y mediodía y al occidente por un estanque que toma la dirección del Norte».

Ya es sabido que Polibio, según admiten los autores que se han ocupado de él, se ha equivocado en la orientación dada a Cartagena en  $45^{\circ}$ , suponiendo el Norte en la dirección del Nordeste.

Además de Polibio, nos hablan de este lago Estrabón, Tito Libio, Silio Itálico y otros autores, al referir como Publio Cornelio Scipión se había valido de un ardid para tomar la plaza, llamando la atención de los cartagineses con enérgicas e insistentes acometidas a diferentes puntos de la Muralla, que por la parte llana de la ciudad, dicen, estaba defendida por la Marina, y cuando vió a la tropa empeñada en rechazar el asalto, pudo escalar la muralla, pasando a través del estero y tomándola por un sifio que había poca agua y apenas estaba defendido.

**Cartagena en los tiempos que nos ocupan tenía gran importancia según refiere Hermosino, que dice que Asdrúbal la adelantó en gran manera de edificios, riquezas, tratos y gente bélica.**

Cartagena en los tiempos que nos ocupan, tenía gran importancia, según refiere Hermosino en su Manuscrito, en el que dice «que Asdrúbal adelantó en gran manera de edificios, riquezas, tratos y gente bélica a Cartagena, y viéndola así la quiso hacer a las costumbres, leyes y ritos cartagineses, para lo cual dispuso vinieran de la africana Carthago, veinte Senadores o prácticos en ritos y leyes y en el ínterin no dormían sus armas, pues sojuzgaron éstas contornadas en donde dieron muerte a los dos romanos capitanes Scipiones, padre y tío del que después veremos Scipión el Africano, mancebo de veinticuatro años, que llevado de su valor, o movido por las muertes de sus parientes, se ofreció a la empresa de asediar a Cartagena, que fué año de la fundación de Roma 544 y 208 antes de la venida de Jesucristo».

**El mismo Hermosino, al hablar de la conquista de Cartagena por Scipión, dice que éste acometiendo con sus tropas al casi desguarnecido lienzo de la muralla que miraba al estero, la asaltó y a pocos lances entró en ella glorioso.**

El mismo Hermosino dice, al hablar de la conquista de Cartagena por Scipión, que éste dió la orden a Lelio para que, desde Tarragona, con la gente de la armada marítima de su cargo, a poca vela, pusiera el rumbo hacia Cartagena, adonde por tierra él se encaminaba, de forma que todos llegarían a un tiempo. Marchó Scipión con veinticinco mil infantes y dos mil caballos, así españoles como romanos, con tal sigilo, que sólo Lelio sabía sus intentos de batir a Cartagena y que al llegar a ésta mandó dar avance a la ciudad, acometiendo con tropas el casi des-

guarnecido lienzo de la muralla, que con pocas muertes asaltaron sus soldados, quienes pronto corrieron a la población y abrieron una puerta por donde pudieron entrar los sitiadores y que a pocos lances, fue entrando Scipión glorioso y le hicieron dueño de ella.

**Entregados los rehenes españoles y dueños los romanos de riquezas y personas, se temía a las turbulencias militares, en las que solían peligrar las honestidades, por lo que la esposa de Mandonio fué a ver a Scipión, suplicándole tomara a su cuidado el amparo de las mujeres y así lo hizo, devolviendo una prisionera bellísima y noble, prometida de Lucello, príncipe de los zeltíberos, cuyo hecho ha tratado de perpetuarse en un cuadro titulado "La continencia de Scipión."**

Entregados los rehenes españoles y dueños ya los romanos de riquezas y personas, se temía a las turbulencias militares, en las que solían peligrar las honestidades, por lo que la esposa de Mandonio, viendo la ciudad vencida y expuesta a las licencias o atrevimientos de una milicia vencedora, tomó a su cuidado evitar este daño y con algunas otras de su calidad, fué a ver a Scipión, y aunque lo vió ministro y vencedor, le consideró noble y le suplicó tomara a su cuidado el amparo de ella y de las demás mujeres de la ciudad, y Scipión, atento y cortesano, dió inmediatamente orden de que se respetara la honestidad de aquellas hermosas cartaginesas. Al serle presentada una bellísima doncella prisionera, noble y prometida de Lucello, príncipe de los zeltíberos, mandó llamar a sus padres y al futuro esposo, a quienes dijo que habiéndola aprisionado sus soldados e informado de su calidad y estado, los llamaba para entregarla a su prometido esposo y padres, asegurándoles que la había tratado con la veneración y respeto debidos a su nobleza, y que sólo pedía fueran

amigos de los romanos. Le besó dos veces Lucello la mano a Scipión y agradecido, puso de su familia y de las gentes de su provincia, de la Zeltiberia, mil cuatrocientos soldados de a caballo para que sirvieran bajo las órdenes y mando de Scipión.

El rasgo del guerrero romano, que la historia refiere, ha tratado de perpetuarse en un hermoso cuadro que figura en el Museo Nacional, con el título de «La Continenencia de Scipión», del que publicamos una fotografía por referirse a un hecho tan saliente, relacionado con la historia de esta ciudad y que justifica, en cierto modo, que ha debido ser asaltada, pasando los soldados romanos a través del estero o lago, que transcurridos los siglos quiso utilizar el marqués de la Victoria, como ya hemos visto, para abrir la dársena que proyectaba para el Arsenal, y alrededor de ella los edificios inherentes al mismo.

**Todavía hoy parece se observa, cuando se mira desde lo alto del Parque Torres, una marcada diferencia en el aspecto de la cuenca del Almajar, que estuvo cubierta de agua, y lo que quedaba a su alrededor.**

Todavía hoy parece observarse, cuando se mira desde lo alto del Parque Torres, una marcada diferencia en el aspecto de la cuenca del Almajar, que el marqués de la Victoria quería utilizar para Arsenal, entre la parte que separaba el lago y lo que quedaba fuera de éste, pues aunque formadas ambas zonas por terrenos de aluvión, tienen distinto aspecto una de otra y puede, por tanto, señalarse aproximadamente, como se ve corroborado con los planos, que de diversas épocas reproducimos, el límite del lago que envolvía a la ciudad en los tiempos a que se refieren los autores citados y que ha ido reduciéndose en extensión y profundidad por los efectos de las avenidas de las ramblas que a él afluían.

Está perfectamente evidenciada la existencia del estero que nos ocupa y su franca comunicación con el mar, no ya en la remota fecha de ser tomada la ciudad por los romanos, sino mucho después, cuando se pensó, en el siglo XVIII, en el establecimiento del Arsenal, en cuyos planos, singularmente en uno del 1662, en que aún no había indicios de aquél, hemos señalado el cauce que venía del Almajar y el canal de las Puertas de Murcia, sobre el que estaba el puente que apareció en las obras de la casa de don Pedro Conesa, que igualmente hemos citado ya e indicado en el dibujo.

**Polibio, además de lo ya expuesto, confirma lo que venimos refiriendo al hablar de una lengua de tierra que separaba las aguas del mar de las del lago, a través de la cual se abría un canal que Jerónimo Hurtado dice existía aún en su tiempo.**

Polibio, además de lo ya expuesto, nos refiere y confirma también lo que venimos refiriendo, al hablar de una lengua de tierra que separaba las aguas del mar de las del lago, a través de la cual se abría un canal que ponía en comunicación unas con otras, y que sobre este canal se había tendido un puente, para transportar por él lo necesario en bestias y carros desde la campiña. Ya hemos dicho que Polibio escribe que estuvo en Cartagena y que él mismo había examinado el terreno, aunque, como igualmente dijimos, se equivocó en la orientación en 45° aproximadamente.

Esta comunicación entre el mar y el lago, dice Jerónimo Hurtado, que en su tiempo, en el siglo XVI, aún existía, según hizo constar en su manuscrito, del que ya transcribimos la parte correspondiente a este particular en la página 138 del tomo I de esta obra, en donde consta que podía salir desde la mar un barco pequeño por todo él, pescándose mucho pescado bueno.

**Ya hemos referido que en otro manuscrito de la colección de Vargas Ponce, del siglo XVIII, se consignaba también que este puerto era capacísimo, fuerte y seguro, y que existía en su marina una fuente para proveer las embarcaciones.**

Ya hemos referido que en otro manuscrito de la colección del erudito Vargas Ponce, del siglo XVIII, se consignaba también que este puerto era capacísimo, fuerte y seguro, a semejanza de herradura, con cierta isleta o escollo puesto enfrente de la boca y que estaba cerrado por una cadena.

En la época en que Vargas Ponce escribía esto, existía en su marina una fuente para proveer a las embarcaciones, que debe ser la que proyectó en el muelle comercial el marqués de la Victoria, que a la sazón estaba en Cartagena y se quedó aquí desembarcado de la Real de 112 cañones, en 1748, el día primero de marzo, como Comandante General del Departamento, poco antes de que se publicase la paz marítima de Europa, que dió margen a que el marqués de la Ensenada pudiera consagrarse al acrecentamiento de la Armada.

Fué ésta, por lo tanto, la época en que con más fervor se trató de las obras de Cartagena, encargándose a un jefe con especialidad, de la limpia de su abandonado y primitivo puerto, la que se hizo de tal modo, que no hubo necesidad de cargar un gánguil más de fango, hasta que en mil setecientos noventa y ocho, puso en juego los pontones, don Miguel Gascón, Capitán General del Departamento.

**Sobre la isleta o escollo que dijimos había enfrente de la boca del puerto, se ha construido el faro de Curra, al mismo tiempo que se levantó el de Navidad, los que juntos con el de Escombreras, pasaron a depender de la Jun-**



**ta de Obras del Puerto en 19 de mayo de 1921, siendo sus apariencias respectivas, centelleante verde, roja y blanca.**

Sobre la isleta o escollo, que dijimos había enfrente de la boca del puerto, se ha construido el faro en que termina el dique de Curra, al mismo tiempo que se levantó por el otro lado de la bahía el llamado de Navidad, los cuales, lo mismo que el de la Isla de Escombreras, pasaron a depender de la Junta de Obras del Puerto, en 19 de mayo de 1921, mediante entrega hecha por el Estado, a virtud de orden de la Dirección General de Obras Públicas. Los aparatos de luz que tienen, vienen funcionando, desde el 22 de octubre de 1920, el de Escombreras; desde el 27, el de Navidad, y desde el 28, el de Curra.

La luz del de Escombreras, centelleante blanca, con alcance óptico de dieciseis millas, para tiempo medio, tiene una distribución de apariencia de: destellos 0'50 segundos, eclipse 1'50; total dos segundos. Produce por tanto, treinta destellos por minuto.

La del de Navidad, es centelleante roja, con alcance óptico de diez millas para tiempo medio, destellos 0'30 segundos y eclipse 2'70, o sean veinte destellos al minuto; y la del de Curra, es centelleante verde, con alcance óptico de siete millas para tiempo medio, destello de 0'30 segundos y eclipse 2'70, que corresponde a veinte destellos al minuto.

**En la losa sobre que se halla el faro de Curra, quiso el Ayuntamiento levantar un fuerte, y en 1.º de julio de 1619, reprodujo el acuerdo de solicitar licencia para ello de S. M. y para establecer un impuesto sobre los buques que entrasen en el puerto.**

En la losa sobre que se halla construido el faro de Curra, quiso el Ayuntamiento levantar un fuerte, y en 1.º de

julio de 1619, reprodujo el acuerdo que antes se había adoptado para ello, y para establecer, a fin de poderlo costear, un impuesto sobre los buques que entrasen en el puerto.

Por carta de 8 de septiembre del mismo año, dirigida desde Lisboa a la ciudad de Cartagena, manifestó S. M. hallarse dispuesto a concederle los arbitrios pedidos para edificar el fuerte en la citada losa, un almacén en el castillo para custodiar la pólvora, que se fabricaba en la ciudad y para la limpia del mar del Mandarache, si bien interesaba antes un extenso y detenido informe.

La petición de que se limpiara el mar de Mandarache, para que las galeras pudieran venir a invernar y defender las costas de las acometidas de los moros, así como la de que se hiciera una dársena y demás que fuera necesario, ofreciendo ocho mil ducados para ello, se hizo en virtud de acuerdo municipal adoptado en el año 1613, y ya anteriormente, en 1596, estimando pequeño el último muelle construido por el mucho tráfico, especialmente de desembarque de lanas, y el gran número de chirriones que acudían a él, acordó el Ayuntamiento que se construyese otro en la puerta de San Leandro, que estaba a la orilla de la ribera del agua.

**En las inmediaciones del muelle Principal se levantó una hermosa portada, de la que reproducimos el dibujo que de ella hizo el pintor cartagenero Francisco Aguilar. Su construcción se pregonó en Murcia y Orihuela, a voz de trompeta.**

En las llamadas «Puertas del Muelle», se levantó una hermosa portada, de la que reproducimos el dibujo que de ella hizo el pintor cartagenero Francisco Aguilar. Se pregonó su construcción en Murcia y Orihuela, según consta, por lo que a Orihuela se refiere, del siguiente documento:

«En la ciudad de Orihuela, en 21 días del mes de mayo del año del Señor, de 1614, a pedimento de Francisco de Aguilar, pintor de esta ciudad de Cartagena y por medio de Miguel de Oster... trompeta y corredor público de dicha ciudad de Orihuela, a voz de trompeta fueron pregonados los capítulos... escritos, en la plaza Mayor de esta ciudad, en presencia de muchas gentes y porque ésto es así verdad, doy fé de ello.—Jaime Borrás, Escribano».

**En 1586, ya el Ayuntamiento había acordado pedir autorización para imponer derechos a los bastimentos, a fin de sacar seis mil ducados que le faltaban para la construcción del muelle nuevo, y en otro Cabildo del mismo año se acordó vender la galera Real que S. M. había cedido, para aplicar su importe a dicho muelle, que era el de San Leandro.**

Anteriormente, en 1586, ya el Ayuntamiento había acordado pedir autorización a S. M. para imponer derechos a los bastimentos ordinarios que venían a este puerto, a fin de sacar de éstos seis mil ducados que le faltaban para la construcción del muelle nuevo.

En otro cabildo del mismo año, se acordó que la galera Real que se había perdido en el puerto y que S. M. cedió a la Ciudad, en virtud de la petición que se le hizo, conforme al acuerdo adoptado en Cabildo del año 1581, para construir con ella un nuevo muelle, por ser el que existía pequeño e insignificante para el tráfico, se vendiese en pública subasta, anegada como estaba, y su producto se aplicara a la obra del muelle de San Leandro, cuya construcción se remató en 12.500 ducados.

**En el puerto de Cartagena, es fama que desembarcó Santiago con sus discípulos, dejando aquí por primer obispo a San Basilio, creyéndose que arribó a Santa Lucía, al muellecito,**

ya desaparecido, que figura en varios planos de los que publicamos.

En el puerto de Cartagena, es fama que desembarcó Santiago, con sus discípulos, dejando aquí por primer obispo a San Basilio, creyéndose, según la constante tradición, que arribó a Santa Lucía, en recuerdo de cuyo hecho histórico, se erigió la Iglesia de aquel populoso barrio, de la que publicamos un grabado, tomado de una estampa de mediados del pasado siglo, en la que aparece la Iglesia, antes de ser reconstruida como hoy está. Fué puesta bajo la advocación del Santo Patrón de España, que vino a esta ciudad, desde Jope o Jafsa, atraído seguramente, tanto por las grandezas de esta población, que había llegado a ser cabeza de España, muy propia por lo tanto, para comenzar desde ella las predicaciones de la religión católica, como por las facilidades que había para venir a este puerto, al que acudían numerosas naves de todas partes.

La tradición señaló siempre, como lugar de desembarco, un muellecito que había inmediato a la citada Iglesia de Santa Lucía, que se vino conservando hasta que con las modernas obras de los muelles quedó enterrado en sus terraplenes, pero se vé representado en varios grabados de los que reproducimos, con el nombre de «Muelle de Santiago».

**Por Real Orden de 13 de junio de 1731, fué aprobado el plano definitivo del puerto, cuya limpia había empezado Saranelo, con los auxilios de la Marina, trescientos moros esclavos y treinta peones.**

Por Real Orden de 13 de junio de 1731, fué aprobado el plano definitivo del puerto, cuya limpia había empezado Saranelo, con los auxilios de la Marina, trescientos moros esclavos y treinta peones. Destinaron además otros ciento cincuenta esclavos para rellenar los terrenos en que

habían de emplazarse los almacenes. El fango que se extraía empezó a echarse en la playa de San Julián, por la costa de Levante del puerto, que se ve en un dibujo antiguo, en el que figura una batería instalada a la orilla del mar, pero como las lluvias lo volvían a éste, se dispuso fuera llevado mar adentro, según ya vimos se mandó en la comunicaciún que dió origen a la limpia del canal del Arsenal.

**En el año 1747, época en que don Sebastián Feringan hizo un plano del puerto de Cartagena, ya no existía en él ningún muelle antiguo fuera del Principal, ni aparecía en lo que luego fué Arsenal, mas que algunos almacenes y edificios.**

En el año 1747, época en que don Sebastián Feringan hizo dos planos del puerto de Cartagena, que firmó en Aranjuez en 10 de junio, y que reproducimos en esta obra, con otro que levantó en 1755, ya no existía en él ningún muelle antiguo de los que queda hecha referencia, y no aparecían construidos en lo que luego fué Arsenal, mas que algunos almacenes y en la costa natural de la parte del mismo, no se había hecho obra alguna, apareciendo intacta, lo mismo que la del Norte del puerto. El único muelle que había, era el que salía de la confrontación de las puertas del mismo nombre y que aparece en aquellos planos y en varios otros y grabados de los que reproducimos en esta obra.

En la época en que comenzó la limpia del puerto, para la que consta que desde 1731 se habían librado tres millones novecientos seis mil ochenta y cinco reales y seis maravedís, no había distinción entre los muelles de la marina de guerra y el comercial, que como ya hemos visto, era insignificante, extendiéndose más tarde hasta la parte del Este del Penal, rodeando la dársena de botes, que existía en lo que hoy son jardines del Monumento a

los Héroes de Cavite y Santiago de Cuba, como se ve gráficamente en la serie de grabados que publicamos, para que quede la debida constancia del progreso del Arsenal y del muelle o puerto comercial, con las evoluciones que han sufrido.

**Se han ido ganando al mar los terrenos de la parte baja de la ciudad con los arrastres de la ramblas de Benipila y demás cauces que allí vertían antes de desviarlos a la Algameca, y en gran parte de esos terrenos, es donde se abrió la dársena y se levantaron los edificios del actual Arsenal.**

Se han ido ganando al mar, como ya apuntamos, los terrenos de la parte baja de la ciudad, con los arrastres de las ramblas de Benipila y demás cauces que vertían en el Mandarache, antes de desviarlos a la Algameca, y en gran parte de esos terrenos, es donde se abrió la dársena y se levantaron posteriormente los edificios del actual Arsenal, con arreglo a los planes que definitivamente se desarrollaron en la época del marqués de la Ensenada, una vez asegurado y resguardado el puerto del incurso de las avenidas, por medio del malecón, y limpio de los aterramientos, según las órdenes dadas en 1730 y ejecutadas desde 1731 a 42, en cuyo período se construyeron pontones y gánguiles, se repararon embarcaciones y se hicieron desguaces de naves en este puerto.

**En el manuscrito de Hermosino, consta que anteriormente a todo esto, en el 1570, ya el Rey Felipe II hizo fortificar el puerto y le mandó quitar y limpiar el motivo de avenidas de una rambla que lo enroñaba, y se desvió hacia el Mar Menor la rambla del Saladillo, para que no vertiese en el Mandarache.**

En el ya citado manuscrito de Hermosino, que existe

en la Academia de la Historia, consta que anteriormente a todo esto, en el año 1570, ya el Rey Felipe II hizo fortificar el puerto y le mandó quitar y limpiar el motivo de avenidas de cierta rambla que lo enroñaba, divirtiéndolo sus aguas por otra parte, con lo que se ha ensanchado el puerto con una ensenada resguardada de todos los vientos, y allí contiguo se han fabricado almacenes para velas y otras provisiones, según ya expusimos.

Indudablemente quiere referirse a la Rambla de Benipila y lugar que hoy ocupa el Arsenal y en cuanto a los almacenes de velas y provisiones a las Atarazanas establecidas en la Casa del Rey.

Como era tal la afluencia de ramblas engrosadas con las de Roldán y Saladillo, que aflúan a este punto, el malecón proyectado se rompió varias veces y se pensó entonces en desviar el curso de la del Saladillo, por su antiguo cauce, a desaguar en el Mar Menor, como repetidamente hemos dicho.

**Don Esteban Panón proyectó una dársena para el Arsenal, que difería en la figura de la que quiso construir don Alejandro de Rex y de la que se llevó a cabo, porque mientras éste la dividía en muchos lados, Panón la hacía cuadrada.**

Don Esteban Panón proyectó una dársena para el Arsenal, que difería en la figura de la que quiso construir don Alejandro de Rex y de la que se llevó a cabo, porque mientras éste la dividía en muchos lados, por considerarla más resistente, Panón la hacía cuadrada y el revestimiento del andén, según los lados del cuadrilátero, lo fundó de veintiocho a treinta pies más bajo que el nivel de las aguas. Estos paramentos, en el proyecto ejecutado, fueron sólidamente contruidos con la mejor y más excelente mampostería, que podía usarse a la sazón para estos fines, con

los gruesos, profundidad, estribos y contrafuertes correspondientes a los formidables empujes que habían de soportar, pues cargados los andenes con el inmenso peso que habían de ocasionarles los edificios y los efectos, maquinaria y demás que sobre ellos venían a actuar, era necesario evitar produjesen efecto destructor los empujes que podían determinar el que perdiesen la recta construcción, que aún tienen las líneas de la dársena, lo que prueba lo admirablemente que las obras fueron hechas, no obstante el temor que indujo a don Alejandro de Rex a dividir la línea de la dársena en muchos lados en su proyecto.

**Panón propuso para defensa de los edificios de Marina, un fuerte en el monte de Galeras; se indicó la conveniencia de otro fuerte en Escombreras y se señaló la colocación de dieciséis cañones en la costa inmediata a este puerto.**

El mismo don Esteban Panón, propuso para el resguardo y defensa de los edificios de Marina, un fuerte en la cima o cumbre del Monte de las Galeras, que debía unirse y se unió al murallón construido después. Desde ese fuerte, que aparece en varios de los grabados que damos en el tomo complementario de éste, se proyectaba batir con un cañón del calibre doce, cuanto se descubre por aquella parte hacia el mar, así como hacia el interior del puerto.

Se proyectó que la excavación de la dársena se hiciese a la profundidad de veinticinco pies de rey y el revestimiento del andén, que había de soportar el empuje y carga de edificios, se indicó que fuese de buena mampostería, excepto la cara de él, que sería de piedra de sillería, en bruto, tomadas las juntas con siluque, etc.

También se indicó a la sazón que el puerto de Escombreras requería un fuerte que le defendiera y ofendiese, y que se reparasen y aumentasen los que en él existían,



de forma que fuesen capaces de más artillería. Aún se conservan sus ruinas, que se denominan el «Castillico», frente al Cuartel de Carabineros, de Calnegre.

En la punta de la Podadera se señaló la colocación de catorce a dieciseis cañones de calibres veinticuatro o diez y ocho, y en los parajes de la costa inmediata a este puerto donde pareciese pudieran hacerse con facilidad desembarcos de tropas, se aconsejaba se contruyese en ellos alguna batería, acerca de todo lo cual, el Ingeniero en Jefe don Sebastián Feringan mandó a la corte planos, proyectos, relación general y presupuesto de su costo, para llevarlo a cabo con las modificaciones que ha ido pidiendo la práctica de las obras.

**Había llegado en España la construcción de bajeles a tan lamentable decadencia, cuando Felipe V llegó al Trono, que en 1715 solo había quedado el astillero del Puente de Suazo.**

Había llegado en España la construcción de bajeles a tan lamentable decadencia, cuando Felipe V llegó al Trono, que al decidirse en firme el establecimiento de los Arsenales actuales, el Intendente General de Marina don Francisco de Varas y Valdés, a quien en 1715 se le mandó visitar los careneros y Arsenales para restablecer la Marina, como se meditaba, refiere que sólo había quedado a ésta el del Puente de Suazo, pero, tan abandonado, que lo encontró sembrado de hortalizas.

**Ya hemos visto las consecuencias de que el Cuatralbo don Luis Manuel, se pasase a los enemigos con dos galeras que salieron de Cartagena, al socorro de Orán y que de esta triste experiencia se dedujo la urgente necesidad de crear una Marina bien organizada, comenzando por cimentarla en este Departamento, que quedó señalado como tal en 1728.**

Vistas las consecuencias de haberse pasado al enemigo el

Conde de Santa Cruz, con dos galeras que salieron de Cartagena al socorro de la plaza de Orán, sitiada por los moros y que de esta triste experiencia se dedujo la absoluta y urgente necesidad de crear una Armada bien organizada y del mayor número posible de bajeles y demás menesteres, el Rey, apenas se reparó algo el país, con la paz de Utrech, encomendó a don José Patiño comenzase a cimentar la Marina que se precisaba a este fin, para lo que pensó en dividir a España en tres Departamentos.

Así; luego que Patiño concluyó las expediciones de Cerdeña y Sicilia y la sucesiva de Ceuta, adonde pasó en 1720, hizo reconocer en 1721, los puertos del Océano y de Cartagena, al efecto de trazar los Arsenales, cosa que las ocurrencias del tiempo y la falta de medios, dilató hasta el paso de Ensenada por el ministerio de Marina, en cuya época, en 1728, quedaron señalados por Departamentos, Ferrol y Cartagena, haciéndose en este último seis almacenes y el dique o malecón para contener las aguas de la rambla de Benipila, a pesar de los apuros del erario con continuas expediciones, después de una larga y penosa guerra, que impidió a Patiño seguir viendo realizados sus deseos de que el Rey tuviera sus propios Arsenales, proporcionados a la gran Armada que convenía establecer y mantener.

Esta empresa estaba reservada a don Zenón de Somodevila, que tanto amaba a la Marina y que tanto conocía la necesidad de ella. Este, como queda dicho, hizo en 1749 emprender la construcción del Arsenal propiamente dicho, en cuya erección fué actor tan principal don Jorge Juan, cuyo nombre, como ya vimos, es un verdadero elogio para con todas las naciones

**Jorge Juan, fué quien en una comisión que al efecto se le dió para Inglaterra, hizo conoci-**

miento con don Eduardo Briand, tratando con él las bases del contrato que había de suscribir para venir a España, como constructor de buques, contrato que fué enviado al Comandante General de este Departamento, don Francisco Liaño, en 1750, por el marqués de la Ensenada.

Jorge Juan, fué quien en una comisión, que al efecto se le dió para Inglaterra, hizo conocimiento con don Eduardo Briand, tratando con él las bases del contrato que había de suscribir para venir a España, como constructor de buques, bases que firmó Mr. Jogues, en nombre de S. M. el Rey, y que se enviaron con la copia que a continuación transcribimos, y cuyo original obra en nuestro poder, a don Francisco Liaño, Comandante General de este Departamento, al que fué destinado Briand.

«Dirijo a V. S., de orden del Rey, la adjunta copia de carta, que con esta fecha se escribe a don Francisco Barrero, instruyéndole de la intención de S. M., en punto a la construcción en ese puerto de un navío de setenta cañones, que deberá correr a cargo de Mr. Briand, constructor inglés, que con esta mira pasa a él, a fin de que en su inteligencia y de lo que además se previene sobre buen tratamiento de este sujeto, concorra V. S. y disponga lo conveniente en la parte que le toca.—Dios guarde a V. S. muchos años, como deseo.—Madrid 8 de julio de 1750.—El marqués de la Ensenada».

En el documento que transcribimos figura una nota marginal en la que se dice a Liaño:

«Tenga V. S. mucho cuidado en agasajar a estos ingleses, y en no permitir que persona alguna, directa ni indirectamente los burle, malquiste, ni maltrate.—Señor don Francisco Liaño.

En la carta que Ensenada envió a Liaño, relativa al constructor inglés Briand, se expresaba que era el ánimo de S. M., que inmediata-

mente diese principio a la construcción de un navío de setenta cañones, y que se le pusiese en posesión del Astillero, alojándole decentemente, lo mismo que a su oficial, a los que debían tratar con el mayor agasajo, porque de saberse lo contrario, tomaría el Rey una severa providencia.

La carta de Ensenada a Liaño, que también poseemos, decía lo siguiente:

«El constructor inglés Briand, con su oficial, (a quienes el Rey ha admitido en su Real servicio, con el sueldo y condiciones que expresará a V. S. el Jefe de Escuadra don Cosme Alvarez, en carta que a su arribo presentará a V. S. Briand), pasan a ese Departamento para encargarse de la construcción de navíos en él, según sus reglas y medidas, sin intervención de otro alguno constructor; y siendo el ánimo del Rey que inmediatamente dé Briand principio a la fábrica de un navío de setenta cañones, (que ha de servir para probar su habilidad) prevengo a V. S., de orden de S. M., dé sus providencias para que a Briand se ponga en posesión del Astillero; se le facilite toda la maestranza, madera y demás que pidiere para la fábrica de la grada, a su modo, (la cual ha de establecerse en paraje cómodo, para poder hacer después que esté ésta concluida, otras tres) y la construcción del navío que se ha dicho.— Del mismo modo se hará en la Herrería todo el hierro reglado a los modelos que diere Briand, y de almacenes el, que pidiere para las fábricas sucesivas, ya se enviará ahí de Bilbao y enterará V. S. de todo.—Así a este constructor, como a su oficial debe V. S. hacer se aloje decentemente y se les trate con el buen modo y mayor agasajo que sea posible, porque de saberse lo contrario, tomará el Rey una muy severa providencia con los que dieren motivo directa o indirectamente, para que se sientan unas gentes, de que tanto necesitamos para la Armada y que

han venido a servir al Rey a costa de mucha fatiga y no corto gasto de su Real Erario.—Se les pagará puntualmente sus sueldos, sin descuento de inválidos y cumplirán exactamente las condiciones de su empeño.—Según dijere Briand, debe irse haciendo el cureñaje, la motonería, la arboladura de palos del Norte, (que ya está encargada y llegará ahí en todo el próximo mes de septiembre) velamen, la jarcia para el aparejo, obras de cámaras y esculturas, y todo lo que finalmente pertenezca a la total conclusión de este buque y su armamento, en estado de navegar, para que sin retardo se pruebe en la mar. Para que Briand esté bien enterado de estas providencias, y se gobierne en su construcción, hará V. S. que persona de toda confianza y bien inteligente en la lengua inglesa, le explique por escrito todas las especies que aquí se tocan y además pondrá V. S. a su lado, otra persona que le sirva de intérprete. Ya se ha avisado a V. S. que para construcción se enviará a ese Departamento porción de tablón y tablas de pino.—Dios guarde a V. S. muchos años.—Madrid, 8 de julio de 1750.—El marqués de la Ensenada.—Señor don Francisco Barrero».

**El día 15 de marzo de 1750, fueron recibidos los artículos de convención entre Mr. Jogues, en nombre de S. M. Católica, y Mr. Eduardo Briand, para que éste viniese a España a construir buques, según el método que se fabricaba en Inglaterra, y se le ofrecieron trescientas libras esterlinas de sueldo al año, por todos los que continuase en el empleo de constructor de buques, quedando, como su familia, en libertad para profesar y ejercer la religión que gustare.**

Los artículos de convención, plenamente recibidos, el día 15 de marzo de 1750, entre Mr. Jogues, en nombre de S. M. Católica y Mr. Eduardo Briand, eran del tenor que sigue:

«Por cuanto el dicho Eduardo Briand conviene con el dicho Mr. Jogues (debajo de las condiciones que se siguen) en ir a uno de los astilleros de S. M. Católica en el reino de España, para ser y permanecer en dicho astillero en el empleo de maestro constructor, el dicho Eduardo Briand, promete de su parte de trabajar o hacer trabajar todas las obras de construcción nuevas y viejas que se hubieren de hacer y reparar en dicho astillero, según su mejor conocimiento y capacidad, y según el mejor y más nuevo método que se practica en Inglaterra. En consideración de lo cual convinieron:

1.º Que al dicho Eduardo Briand, se le dará el sueldo de trescientas libras esterlinas al año y ésto, por todos los que él continuare en el empleo sobredicho, cuya paga se hará en tales trescientas libras esterlinas, o en moneda equivalente de España, pagándole la correspondiente de ellas mensualmente, pero descontando cincuenta que quiere se satisfagan en Inglaterra, (esto es, veinticinco cada seis meses) a su hermano Guillermo Briand, durante el mismo tiempo que se mantuviere en el empleo sobredicho.

2.º Que al dicho Eduardo Briand, se le dará casa en que vivir con familia, en el mismo astillero, libre de todas imposiciones y se le concederán los privilegios de criados y demás que gozan los constructores, en los astilleros de Inglaterra, corriendo su sueldo desde el primer día de marzo, ya pasado, estilo nuevo.

3.º Que al dicho Eduardo Briand, se le dará todo el dinero necesario para poder proveerse de los instrumentos y alhajas que hubiere menester, el cual se rebajará de su sueldo, descontando por ésto, cinco libras esterlinas al mes, empezando después de evacuado el primer año de servicio y paga.

4.º Que al dicho Eduardo Briand, se le pagarán todos los gastos de su viaje y los de su familia, hasta que se

ponga en el astillero que Su Majestad Católica le destine.

5.º Que a la familia del dicho Eduardo Briand, (durante el tiempo que se mantuviere en Inglaterra y camino hasta ponerla en el mismo astillero) se le dará todo lo que necesitare para mantenerse, descontando estos gastos del sueldo de dicho Eduardo Briand, según se tiene dicho arriba.

6.º Que el dicho Eduardo Briand, tendrá libertad de gozar del dicho empleo de constructor, y de su sueldo, con todos los privilegios que le son anejos y gozan en el reino de España los constructores, por toda su vida, o por todo el tiempo que el dicho Briand gustare.

7.º Que al dicho Briand, ni a su familia, no se le podrá obligar ni compeler a que vaya a ninguno de los dominios del Rey, fuera de la península de España, sin que preceda su libre consentimiento.

8.º Que el dicho Eduardo Briand y su familia, estarán en plena libertad para irse siempre y cuando quisieran a su patria o cualquiera de los dominios del Rey de Inglaterra, sin que ninguno de los vasallos de S. M. Católica ponga el menor impedimento para ello.

9.º Que el dicho Eduardo Briand y su familia, quedarán en toda libertad para profesar y ejercer la religión que gustaren, sin que se les ponga en ello el menor embarazo, y sin que por esto o cualquier otra cosa sean maltratados por ninguno de los vasallos de S. M. Católica, ni extranjeros.

Todos los cuales capítulos están convenidos entre el dicho Mr. Jogues en nombre de S. M. Católica, y el dicho Eduardo Briand, que prometen guardar fiel y legalmente.

**El mismo Mr. Jogues, en nombre de S. M. Católica, y Guillermo Richards, convinieron que los capítulos de convención con Briand, sirviesen para aquél en lo que afectaba al empleo**

**de Maestro de lo menudo en el Astillero, con ciento cincuenta libras de sueldo al año.**

Mr. Jogues, en nombre de S. M. Católica, y Guillermo Richards, convienen también:

«Que los antecedentes capítulos de convención entre aquel y Mr. Eduardo Briand, corran y sirvan para entre los dos igualmente, con las diferencias que al dicho Guillermo Richards se le dará empleo de Maestro de lo menudo en el mismo Astillero que estuviese Mr. Eduardo Briand, por ser voluntad de ambos el no separarse. Que se le darán ciento y cincuenta libras esterlinas de sueldo al año, pagándole doce y media mensualmente y sin que de ellas se satisfaga cosa alguna en Inglaterra; y que lo que se habrá de descontar mensualmente después de evacuado el primer año de servicio, en satisfacción del dinero que aquí se le adelante, serán solas dos y media libras esterlinas.»

**Briand, que construyó en nuestro Arsenal multitud de navíos, fragatas, jabeques y otros buques, fué víctima de un desgraciado accidente, que le costó la vida, de lo que se dió cuenta al bailio frey don Julián Arriaga, en una comunicación de don Carlos Reggio, fechada en 30 de Aril de 1768, en la que se expresaba la causa del accidente, que fué la rotura de un cable.**

Briand, que construyó en nuestro Arsenal multitud de navíos, fragatas, jabeques y otros buques, fué víctima en él, de un desgraciado accidente, del que se dió cuenta por don Carlos Reggio al bailio frey don Julián de Arriaga, en la siguiente comunicación, de fecha 30 de abril de 1768, que tomamos de la original que tenemos, a la que se acompañaba una instancia de su viuda, solicitando una pensión que le fué concedida por S. M.

«Excmo. señor.—Muy señor mío. Para hacer en la fragata de Marruecos las obras que ha mandado el Rey, se



dispuso varar este buque en una de las nuevas gradas de este Arsenal, y en esta faena, el día 27 a las diez del día o poco más, hallándose ya la fragata como a la mitad de la corredera por donde subí, faltó el cable que hacía la mayor fuerza, al tiempo que el constructor don Eduardo Briand se hallaba entre los dos cuarteles que le abozaban, de suerte que desgraciadamente una gran trinca que los sujetaba, retirándose repentinamente hacia los cabrestantes que varaban, le arrojó con tal ímpetu contra el pavimento de la grada, que dando de cerebro en él, quedó sin sentido, no obstante que inmediatamente se sangró y no se ha omitido cuanto podía contribuir a su recobro, falleció al día siguiente a las seis y media de la tarde.—Todo este pueblo ha sentido la tragedia porque sobre las amables prendas personales del difunto, es notorio a todos que ha perdido el Rey un vasallo tan leal como pudiera serlo el mejor español, y el Estado un constructor tan hábil en su profesión como el mejor de Inglaterra, a más de ser tan inteligente en obras como publican las composiciones de estos diques y tan desinteresado y activo en el servicio, que difícilmente se podrá en mucho tiempo hallar un complejo de circunstancias tales en otro que le sustituya.—Vencido de este conocimiento, he creído justo acompañar a V. E. la adjunta instancia de su viuda doña Ana Briand, que solicita de la piedad del Rey, la mitad del sueldo de su marido (éste era de tres mil doscientos cuarenta y siete reales y veintidós maravedís, líquidos al mes) y que a su hijo don Tomás se le promueva a Ayudante de construcción con el grado de Alférez de Navío, para con esta satisfacción vivir con algún consuelo en su desgracia y atender a la crecida familia que le ha quedado, de cinco hijos, sin el referido don Tomás, que ya tiene sueldo, y otra casada, ni otro que está próxima a dar al mundo.—Ella tiene noticia de que la clemencia del Rey señaló por menos años de

servicio, sin muerte violenta y tanta familia, tres pesos diarios a la viuda del constructor del Ferrol, y está tan confiada de que S. M. se apiadará más de su infortunio que me pide lo recuerde así a V. E., como lo hago pasando al mismo tiempo a su noticia que ínterin se sirve prevenirme otra cosa, he dispuesto que el Ayudante de construcción don Guillermo Jurnes, continúe las obras pendientes bajo las mismas reglas y plantillas del difunto para que no pare el curso de estos trabajos».

El Rey le concedió la pensión anual de novecientos pesos sencillos y casa en que vivir en el Arsenal de Cartagena, a cuya prosperidad tanto había contribuido su marido, que fué enterrado en las bóvedas de San Agustín, el 29 de abril de 1768.

Había construido en este Arsenal, además del «Septentrión», los navíos «Atlante», «Terrible», «Velasco», «San Joaquín», «San Genaro», «Santa Isabel» y «San Vicente», y las fragatas «Astrea» y «Rosalía», además de galeotas y otros buques menores.

**La primera galeota construida por Briand, en el Arsenal de Cartagena, con el nombre de «Vigilante», fué botada al agua en 5 de septiembre de 1761 y dado cuenta de ello a S. M., contestó el bailio frey don Julián de Arriaga, que el Rey le había dicho que la galeota se había detenido en la grada y que debía Idiáquez haberle expresado esa circunstancia.**

La primera galeota construida por Briand, en el Arsenal de Cartagena, con el nombre de «La Vigilante», fué botada al agua el 5 de septiembre de 1761, con ocasión de lo cual el bailio frey don Julián de Arriaga, dirigió una comunicación, que poseemos, a don Agustín de Idiáquez, del tenor siguiente: «Queda enterado el Rey por carta de V. S. del 9 del corriente y papel que incluye, de haberse

botado felizmente al agua el día 5 del mismo la primera galeota contruida en ese astillero, nombrada «La Vigilante», y de las dimensiones y consistencia de su quilla.— Dios guarde a V. S. muchos años.—San Ildefonso 14 de septiembre de 1761». Esta comunicación contiene una nota que dice: «Me acaba de decir el Rey que la galeota se detuvo en la grada al tiempo de rodarla y que ha padecido su quebranto; debió V. S. haberme expresado esta circunstancia», a lo que contestó don Eduardo Briand lo siguiente: «Muy Sr. mío.—Para que V. S. pueda satisfacer la R. O. de S. M. con que me dice se halla, expongo a V. S. que el método con que dispuse y efectué para botar al agua la primera galeota construida enfrente a las gradas destinadas para la construcción, fué el mismo que se ha usado para botar todos los navíos, formándole sus basadas con picaderos y encima de éstos los tablones que servían de correderas con sus anguilas. — El motivo que se ocasionó haber detenido en la grada, no puedo decirle a V. S. con certedad cuál sería, porque no sé si se lo causó alguna cosa en el agua, siendo evidente que por esta causa no ha padecido quebranto, ni menos, daño alguno. De lo referido pueden V. S. y el señor Intendente de este Departamento informar a satisfacción suya, pues se hallaban presentes en la misma faena.—Es todo cuanto se me ofrece que satisfacer a V. S. sobre el asunto.—Nuestro Señor guarde a V. S. muchos años.—Real Arsenal, 18 de septiembre de 1761.—Besa la mano de V. S. su muy atento servidor, Eduardo Briand.—Señor don Agustín de Idiáquez».

Las dimensiones de la galeota citada eran:

Eslora . . . . .	47	codos	12	pulgadas
Quilla . . . . .	43	»	12	»
Manga . . . . .	7	»	9	»
Plan . . . . .	4	»	4	»

Puntal.....	3	codos	5	pulgadas
Calado de agua a popa .....	2	»	17	»
» a proa.....	2	»	11	»

Tenía sesenta y nueve toneladas y llevaba diecisiete remos por banda.

**La segunda galeota que salió de este Arsenal, ostentando el nombre de "San Francisco", se botó al agua el 10 de septiembre de 1761, y el constructor Briand, no fiándose de ocultar nada a S. M. detalló la forma en que se verificó la operación y la causa de haberse parado, como la otra, atribuyéndola a haberse puesto duro el sebo de los tablones.**

La segunda galeota que salió de este Arsenal, ostentando el nombre de «San Francisco de Borja», se botó al agua el día 10 de septiembre de 1761, y también quedó enterado S. M. según comunicación del referido bailio, del 17 del mismo mes y año, que igualmente conservamos. Sus dimensiones eran exactamente iguales que las de la primera.

El constructor Eduardo Briand, dió cuenta del acto de botar al agua la referida galeota, en una comunicación dirigida a don Agustín de Idiaquez, en la que decía: «Participo a V. S. como la galeota segunda, nombrada «San Francisco de Borja», se botó al agua el sábado 10 del corriente en la tarde, cuya faena se efectuó en una de las gradas fabricadas para la construcción de navíos, por no haber otro paraje en este Arsenal más apropiado para construir las galeotas, y como las mencionadas gradas están construidas con el declivo de tres cuartos de pulgada por pie, suficiente para botar cualquier navío, no tienen el suficiente para botar ninguna embarcación menor de tan poco peso como el de la galeota, sin la ayuda de dos aparejos con las anguilas de sesenta pies de largo y las correderas

que alcanzan hasta veinticinco pies de largo bajo del agua, y como el sebo de estos tablones se puso duro, por estar bajo del agua y la galeota era de tan poco peso, soy de parecer serían los motivos de haberse parado, a cuyo tiempo se guarnecieron dos tiras de los aparejos, que todo se hizo en el espacio de diez y ocho minutos, pues desde por la mañana se hallaban los morrones puestos en su lugar.—Ejecutado ésto, se atesaron los aparejos y fué la galeota al agua en menos de dos minutos en la misma disposición que antes iba sin esta ayuda; no recibió daño alguno, pues para evitar esta contingencia le puse por la mañana cuatro toneles vacíos en los raseles de popa hechos firme la quilla para que suspendida de ellos no sufriera quebranto alguno.—Nuestro Señor guarde a V. S. muchos años.—Real Arsenal de Cartagena, 13 de octubre de 1761.

**Briand tenía las más amplias facultades para realizar los trabajos de construcción de buques, sin que nadie se inmiscuyese en ellos, según se ve por la comunicación del marqués de la Ensenada, al Comandante General del Departamento.**

Briand tenía las más amplias facultades para realizar los trabajos de construcción de buques, sin que nadie se inmiscuyese en ellos, según se vé por la comunicación, a tal fin dirigida al Comandante General, que a continuación reproducimos, tomada del original, que también tenemos:

«El Rey manda que por pretexto alguno no se mezcle V. S. en cosa que pueda directa o indirectamente alterar o variar la idea de construcción que forme y quiera seguir don Eduardo Briand, en la fábrica de bajeles que va a emprenderse en ese Departamento, respecto de que la intención de S. M., es que este constructor dirija por sí en el todo y sus partes, según y como lo tenga por conveniente,

no solo esta construcción, sino también el punto de reglar las arboladuras y cureñajes de los bajeles, y de orden de S. M. lo prevengo a V. S. para su inteligencia y cumplimiento.—Dios guarde a V. S. muchos años.—Aranjuez 29 de abril de 1752.—El marqués de la Ensenada.—Señor don Francisco de Liaño».

**En 28 de mayo de 1770, don Baltasar Castellini, que ya en 1761 había entrado al servicio de la Marina, en Cartagena, como asentista o constructor de buques, propuso a S. M. la construcción de dos navíos y dos fragatas.**

Fallecido Briand, en 1768, el 27 de abril, dos años después, en 28 de mayo de 1770, don Baltasar Castellini, vecino de Génova, que ya en 1761 había entrado al servicio de la Marina, en Cartagena, como asentista o constructor de buques, con arreglo a planes distintos de los que luego se siguieron, propuso a S. M. la construcción en este Real Departamento, de dos navíos de línea de setenta cañones y dos fragatas de treinta y dos, mediante un escrito, que obra en nuestro poder y que el bailio frey don Julián de Arriaga, en 1 de junio de 1770, envió desde Aranjuez, de orden del Rey, a don Carlos Reggio, Comandante General del Departamento, para que él, don Juan Domingo y don Francisco Gautier lo reconociesen, y, después de haber conferenciado juntos, expusiese cada uno su dictamen separado, cuyos originales tenemos, en español y francés.

**En el escrito de Castellini, proponiendo la construcción en rosca de los navíos y fragatas en este Departamento, se obligaba a entregarlos en el plazo de tres años, a razón, además de otras franquicias, de ciento treinta mil pesos de a ciento veintiocho cuartos, cada uno de los navíos de línea de setenta cañones, y de**

**cincuenta y cinco mil pesos cada fragata, debiendo pagársele un tercio de su importe al ponerlo en quilla; otro tercio, llegando a poner los baos de la primera cubierta, y el último al remate y entrega de cada buque.**

El escrito en que consta la proposición hecha por Castellini a S. M., decía así:

«Señor: Don Baltasar Castellini y Compañía, vecino de la ciudad de Génova y residente en esta Corte, P. A. L. R. P. de V. M. con el más profundo rendimiento expone: Que mediante hallarse absuelto por V. M. de la obligación que tenía de construir en el Real Departamento de Cartagena el último buque de la contrata de su Compañía, que corría bajo el nombre «Monticelli», cual debiera hacerse con arreglo a los planes antecedente, y haberse por V. M. mandado que en lo sucesivo se ejecuten las construcciones de los navíos de la Real Armada bajo otro distinto método, por cuya Real determinación quedó el exponente sin arbitrio al cumplimiento. Y estando ahora inteligenciado que la misma quilla que se sentó por la Compañía del suplicante, desde el mes de abril del año pasado, con el nombre de don «Pedro de Alcántara», podrá servir para construir con el citado nuevo método, deseoso de proseguir en el Real servicio de V. M., con el notorio celo que su Compañía lo ha acreditado en la construcción de los otros cinco, siendo del Real agrado de V. M., ofrece construir en el mismo Real Departamento de Cartagena otros dos navíos de línea de setenta cañones, con dos fragatas de treinta y dos, todos ellos en rosca, bajo el nuevo método, con arreglo a los planes que por V. M. se disponga, y en cuanto al precio de los navíos y fragatas, serán los primeros en ciento treinta mil pesos de a ciento veintiocho cuartos cada uno, y las fragatas, en pesos cincuenta y cinco mil, igualmente por cada una, y lo demás bajo las capitulaciones siguientes:

1.º Se obligará a entregar los dos navíos y las dos fragatas en el término de tres años, empezando desde el próximo 1771, debiendo ser, tanto los dos navíos como las dos fragatas, en rosca, los primeros de setenta y las segundas de treinta y dos cañones, cada dos ejecutadas sobre unas mismas dimensiones, planes y perfiles, construidas con madera de roble de la Italia, y pino en algunas partes de los altos de las obras muertas, si así se mandase por el Director principal, encoramentados y clavados de alto abajo con clavillas y clavos de hierro de buena calidad y el todo a satisfacción de dicho Director de construcción y demás maestros mayores.

2.º Que por el término de rosca se entienda los solos buques, en el mismo modo que se han ejecutado los otros cinco, por la misma Compañía del suplicante, ciñéndose para eso a la copia del repartimiento que V. M. mandó hacer en ocasión de la ultimación del navío «San Genaro», que fué el primero que se construyó por la Compañía del suplicante, cuya copia existe en aquella Real Contaduría de Cartagena.

3.º Que por el constructor, maestros mayores y demás ministros, tanto destinados a la sobreintendencia, como a los reconocimientos de las obras, se deberá proceder a dar las disposiciones correspondientes, como son las dimensiones del plan, apronto de los picaderos, limpiar las gradas y enfrente de ellas, achicar las aguas, hechura del aforo de madera y plomo, cuyas faenas serán de cuenta de S. M., en los tiempos oportunos y sin dilación que sea de perjuicio a los intereses del asentista, el cual de ningún modo será de su obligación y sí de cuenta de V. M. mandar custodiar en el Arsenal, toda la obra ya hecha, de las desgracias de fuego u otro accidente que no sea motivado por falta del asentista.

4.º Que si en el discurso de las construcciones por



los maestros mayores destinados por V. M. a la superintendencia de las obras, se dispusiere de hacer algunos trabajos o quitar algunas piezas de las ya hechas y puestas por su misma dirección o aconteciere otras variaciones no motivadas por el asentista, no se le podrá obligar a suplir tales gastos, cuyos últimos en tal caso se entiende sean de cuenta de V. M. o haciéndolos el suplicante, se le abonarán en lo que fueren valuados.

5.º Que en atención a que todos los materiales han de conducirse por mar, si acaso retardase extraordinariamente alguna embarcación cargada de ellos, en cuya consecuencia se encontrase el suplicante a faltar algunas piezas de madera, hierro u otro género, precisamente necesario para el proseguimiento de la construcción, se les facilitarán por los ministros de V. M., si los hubieren sin hacer falta al servicio de los del repuesto del Arsenal, con obligación de devolverlos, en la misma calidad y especie, o a pagarlos a el coste y costas que le tienen a la Real Hacienda.

6.º Que en caso de guerra entre V. M., y la Inglaterra u otra potencia marítima, a excepción de los moros, procurará el asentista rematar con la posible brevedad los buques que estén en grada, con tal se le abone en semejante caso un ocho por ciento más del precio establecido, esto es, sobre las datas que estuviesen para satisfacer después de la declaración, pero que si los enemigos con represarles las embarcaciones cargadas de materiales le quitasen los medios de poder proseguir, no se le podrá precisar al cumplimiento, en cuyo caso, se rematará de cuenta de la Real Hacienda, abonando al asentista lo que por los facultativos se valuase la obra ya hecha.

7.º Que siendo necesario para la construcción de cuatro buques de tanta magnitud, prevenir con anticipación todos los materiales necesarios para conservación de ellos

y curación de las maderas, se deberán franquear en el distrito de aquel Arsenal al suplicante, los almacenes, diques y cubiertas correspondientes, como asimismo algunos toldos para garantir los buques del sol, prosiguiéndose como se ha ejecutado en el anterior asiento a facilitar por V. M. todos los días laborables, cincuenta calceñas al suplicante para el desembarque y arrastre de las maderas, cuyas, como el hierro y demás materiales y utensilios que quedasen por cuenta del suplicante al cesar de las construcciones, se recibirán por la Real Hacienda; los unos, a los precios que fuesen valuados, y los otros a los que en aquel tiempo fueren establecidos con los asentistas de aquellos artículos, permitiéndose de lo demás inútil su extracción por fuera del reino, franca y libre de todos derechos.

8.º Que todos los materiales que se necesiten para el fin de dichas construcciones, (sin ninguna excepción) todos serán francos y libres de derechos y las embarcaciones que los conduzcan serán exentas de Capitanía de Puerto, ancoraje y demás, como las empleadas en el Real servicio, y el suplicante, su apoderado y ministros, gozarán el fuero de Marina, mientras sirvieren en este encargo.

9.º Que el suplicante anticipará todos los gastos que se causaren en la corta, labra, acarreo y conducción de maderas y demás desde Italia hasta el puerto de Cartagena, cuyos, son de bastante consideración, no solicitando con todo esto ninguna anticipación, sino que el pago de cada buque se arregle en la forma siguiente: Una tercera parte del importe de cada buque, tanto navío como fragata, al imponer de su quilla. Otra tercera, llegando a poner los baos de la primera cubierta, y la otra tercera y última, al remate y entrega de cada buque, previniéndose que el pagamento de dichos tercios se le deba señalar sobre la Tesorería de Rentas Generales en Madrid, en buena moneda de plata u oro, y sin dilación.

10. Que en consideración a la precisa ocurrencia de gastos fuera del reino, para costear todos los materiales y pagar los fletes, se permitirá al suplicante extraer en especie de dinero, libre de derechos, un tercio del importe de cada buque, aunque importe mucho más lo que se ha de conducir de dominios extraños, por cuya extracción se les darán los correspondientes superiores permisos, y en Cartagena por el Intendente General de Marina, la certificación o sea recibo, según que se vaya entregando cada buque, a fin de que con este documento pueda hacer constar el desempeño de esta obligación, que una vez estipulada y pasado el término fijado por la ley, será precisa condición no se pueda contar ni admitir otra baja que la de cuarto.

Confía el suplicante, que las condiciones de este pliego merezcan la Real aprobación de V. M., considerándolas de muchísima ventaja a su Real Hacienda, por ser a todo cuanto ha podido exportarse en servicio de V. M., con el notorio celo que su compañía lo ha acreditado en el desempeño de todos los asuntos de Marina, en que desde el año 61 a esta parte, ha tenido el honor de servirle, esperando que V. M. se dignará tener presente las ventajas que en el otro asiento de construcción ha producido a su Real Hacienda, a costa de los propios intereses, como consta a los Jefes de aquel Real Departamento de Cartagena, estando pronto a dar fianza abonada para el cumplimiento, esperando se dignará determinar con la posible brevedad lo que fuere del Real agrado de V. M., cuya vida guarde Dios.—Madrid, 26 de mayo de 1770.—Baltasar Castellini».

**Los señores comisionados para emitir informe sobre la proposición de Castellini, enviaron al baillo frey don Julián de Arriaga una carta justificativa de las modificaciones que a su juicio debían introducirse en lo propuesto por**

**Castellini y del excesivo precio que éste pretendía obtener por las construcciones.**

Los señores comisionados para emitir informe sobre la proposición de Castellini, o sean el Comandante General don Carlos Reggio, don Juan Domingo y don Francisco Gautier, enviaron al bailio frey don Julián de Arriaga la siguiente carta, en la que proponían modificaciones a la propuesta del constructor italiano, que fueron tenidas en cuenta:

«Cartagena 26 de junio de 1770.—Excmo. señor Bailio frey don Julián de Arriaga.—Muy señor mío: Habiendo conferenciado con este Intendente don Juan Domingo de Medina y el Director General de Construcción, don Francisco Gautier, acerca del pliego presentado a S. M. por don Baltasar Castellini y Compañía, comprensivo de un nuevo asiento de dos navíos de setenta y dos fragatas de treinta y dos, que proponen fabricar en los Astilleros de este Arsenal, y que me dirigió V. E. con carta de 1 del corriente, examinado con toda atención y cotejo a la anterior contrata de los propios asentistas, hemos convenido acordes, en que son crecidos los precios que ponen de ciento treinta mil pesos a cada uno de los primeros y cincuenta y cinco mil a cada fragata. Respecto de que en aquélla sólo se les dieron ciento veinte mil por cada uno de tres de ochenta y dos de setenta y que los de ahora han de construirse bajo de el nuevo sistema, cuyos claros ahorran porción de madera y jornales, pues aunque se quejan de las pérdidas que tuvieron en los primeros de los cinco, no experimentadas en los últimos, se evidencia que pudieron no haber sufrido tal perjuicio en aquéllos, por lo que así, para que reciban de el Rey una recompensa competente a el servicio a que se prestan, como para asegurar se empeñen mejor a hacerle completo con el surtimiento de materiales de la más excelente calidad, nos parece po-

derse acordarles ciento veinticinco mil pesos por cada navío y cuarenta y dos mil por cada fragata, construyéndose éstas de roble en los propios términos que los navíos, bien entendido que hayan de servirse de la Maestranza nacional, por lo que importa a su entretenimiento a que indispensablemente debe atenderse sin arbitrio de traer la extranjera, pero como me hago cargo de que si los asentistas se han servido antecedentemente de ésta, transportándola aquí a costa de crecidos dispendios lo han efectuado forzados del perjuicio que les originaba la morosidad de la nuestra en el trabajo, para que no le experimenten en lo sucesivo, hallo preciso el que supuesto haya de emplearse bajo el mismo jornal asignado a cada individuo en las obras del Rey, sean árbitros aquello de despedir a el que no cumpliere con su obligación, celándola por los contra-maestres y demás cabos dependientes suyos, que les será permitido tener para cuidar de sus intereses, y que con mayor vigilancia, aún si cabe, atiendan al propio objeto los ayudantes de construcción, contra-maestres y maestros mayores del Rey, para que por su Jefe se excluya de todo servicio a los de tan mala calidad, pues no ha de entenderse a los inútiles el cumplimiento de este pacto, sí sólo a los que honradamente comprenden el jornal con la fatiga que deben, sin el concepto de que es ley rigurosa para el asiento, no habiendo de servirse de otros.

Con este preliminar advertimos sobre los diez artículos que contiene el pliego, al primero, no poderse empezar la construcción el año próximo de 71, porque haciéndose el corte de maderas a últimos del presente, el tiempo que deben perseverar con la corteza, a fin de henderse menos a la labra, y su cura en las balsas de agua y tinglados de ventilación, no lo permiten hasta principios del año de 72, y que el pino que se emplee, sea doncel, de Rumanía, y a falta de éste otro de igual buena calidad, y atendiendo a

este principal punta, como base de las buenas o malas resultas del servicio a que se aspira, opinaría yo se destinasen, un oficial, un contraamaestre de construcción y un carpintero de experiencia, para que intervengan así en que el corte se haga por los meses de diciembre y enero, como que sea en los bosques de mayor estimación, y de árboles no viejos, que ya han perdido su vigor, ni los criados en pantanos, donde abundan los de la temible especie de cherno, que se confunde con el roble, sin que esto varíe en nada el reconocimiento posterior de piezas que ha de hacerse aquí, para su recibo o exclusión, pues solo tiende a asegurar el acuerdo, precaviendo los arbitrios de todo asentista en proveerse de lo más fácil y cómodo a costa de la calidad, en cuyo entero examen cabe sin duda alguna error, siendo imposible ya cuadrada la pieza el de la edad, en que principalmente consiste su más o menos duración.

Al segundo y tercero, que para evitar toda disputa de cómo debe entenderse el navío en rosca y las obras que en él son de cuenta de S. M., se haya de estar literalmente a la Real Orden de 10 de junio de 1766, que ha sido la norma de el asiento anterior.

Al cuarto, que sea de cuenta del Rey sólo el reemplazo de las piezas que se inutilicen por yerro a su labra, pero no el de las que en ella o después de colocadas se reconociesen dañadas.

Al quinto, que respecto a la importancia de que estén acopiados todos los materiales precisos para cada navío y fragata, antes de dar principio a su fábrica, sólo para en caso de guerra puede acordarse lo que piden en él los asentistas.

Al sexto, que no hay inconveniente en que S. M. se adhiera a lo que proponen.

Al séptimo y octavo, que pueden dárseles los mismos auxilios que les fueron acordados en su contrata anterior,

como también las franquicias y fuero que por ella han gozado.

Al noveno, que aunque piden el pago de cada buque por tercios, en los propios términos de el asiento antecedente, para que no declamen imposibilidad de acopiar todos sus materiales antes de dar principio a construirle, se les asigne en los propios tres plazos: la mitad al sentar la quilla, una cuarta parte al poner los baos de la primera cubierta, y la restante cuando se reciba por S. M. el buque enteramente concluido, con la cual ventajosa distribución no aleguen excusa ni perjuicios en la previa colección de materiales, de que pende puedan cumplimentar su empeño en el término prevenido y no con la morosidad del anterior, en que obligados a finalizar cada navío al año de puesta su quilla, y lo mismo si se hicieran dos a un tiempo, no lo han verificado hasta los veinte y más meses, de suerte que con dos gradas a su disposición sólo han construido cinco en seis años, y después de este tiempo, aún les faltaba mucha madera principal para el último, de que el Rey se dignó relevarles.

Y al décimo y postrero, que parece equitativa la exención de derechos que piden para la extracción de la tercera parte del importe de cada buque, respecto a ser circunstancia que no puedan usar de madera de estos reinos.

Bajo las cuales condiciones y estándose en lo no expreso en ellas a lo mismo antes establecido, concibo redundará al Rey, sin quiebra de la otra parte, un importante servicio, de que se emprenda la construcción propuesta de dos navíos de setenta, y dos fragatas de treinta y dos, que nunca estarían a precios tan cómodos fabricándose de cuenta de la Real Hacienda, y lo hago presente a V. E. separadamente como me lo tiene prevenido, devolviendo adjunto el pliego original del referido don Baltasar Castellini, a fin de que V. E. pueda elevarlo a la Soberana

comprensión de S. M. para la resolución que fuere de su Real agrado.

Nuestro Señor guarde a V. E. muchos años como deseo.—Carlos Reggio.»

**El cálculo que se hizo de lo que podía costar una fragata de treinta y dos cañones, construida con madera de roble y pino, como ofrecía Castellini, se elevó a ochocientos cuarenta y ocho mil setecientos cincuenta reales, equivalentes a cincuenta y seis mil quinientos ochenta y tres pesos fuertes, de quince reales, habiendo costado la "Santa Rosalía", cuarenta y tres mil ochocientos sesenta y dos pesos fuertes.**

El cálculo que se hizo de lo que podía costar un fragata de treinta y dos cañones, construida con madera de roble y pino, por asiento, en el Real Arsenal de Cartagena, en la forma que ofrecía Castellini, dió el siguiente resultado:

	<u>REALES VELLON</u>
Cinco mil codos de madera de roble, calculado uno con otro en segunda clase, al precio de reales vellón ochenta y medio, que es a lo mismo que la paga S. M. al asentista . . . . .	402.500
Mil codos de madera de pino, al precio de cincuenta y seis reales vellón cada uno, que es a lo mismo que viene a salir al Rey, el que llaman pino de la tierra . . . . .	56.000
Seiscientos quintales de clavazón de todas medidas, a razón de cien reales vellón el quintal . . . . .	60.000
Seiscientos ídem de hierro labrado, comprendido el primer coste y la labra y merma en el Arsenal, a razón de ciento quince reales vellón el quintal . . . . .	69.000



	REALES VELLÓN
Cincuenta quintales de estopa blanca, a ochenta y cinco reales vellón el quintal . . . . .	4.250
Cincuenta quintales de negra, a ochenta reales vellón cada uno . . . . .	4.000
Brea, alquitrán y sebo . . . . .	7.000
Plomo para los imbornales . . . . .	4.000
Dos mil tablas del Norte para las obras de carpintería de blanco, a reales vellón nueve y medio cada una . . . . .	19.000
Pintura . . . . .	3.000
Mano de obra de carpinteros de ribera, calafates, carpinteros de blanco y peones . . . . .	160.000
Gastos de oficiales y otros impensados . . . . .	60.000
	<u>848.750</u>

que a quince por peso fuerte, equivalen a Pesos.. 56.583'5

y ya hemos visto que Castellini ofrecía hacerlas a razón de cincuenta y cinco mil cada una, habiendo resultado el coste de la nombrada «Santa Rosalía», en rosca, según relación auténtica que guardamos, de Manuel Frainero, en cuarenta y tres mil ochocientos sesenta y dos pesos, que se distribuyen como sigue:

	PESOS DE QUIN- CE REALES
Por seis mil codos de madera de roble y pino . . . . .	20.000
Por seiscientos quintales de hierro . . . . .	4.000
De estopa, brea, grasa y betún . . . . .	2.000
Por los jornales de todas clases . . . . .	17.862
	<u>43.862</u>

Esta fragata tenía de clara de plan a plan, cuatro pies españoles, y en el barraganete, seis; en las mesas de guarnición desde la cinta hasta arriba, todo macizado de ma-

dera; el entrepunte estaba fortificado como si hubiese de montar Artillería.

Sus dimensiones eran:

Eslora .....	72	codos	2	pulgadas
Quilla.....	61	»	»	»
Manga .....	17	»	3	»
Plan.....	3	»	6	»
Puntal.....	5	»	17	»
Toneladas.....	472.			

**Ya hemos visto las condiciones en que Castellini contrató la construcción de los buques que el Estado le encomendó, y ahora, para que puedan ser comparadas con las de nuestros días, vamos a reproducir algunas de las que rigen con la Sociedad Española de Construcción Naval, para los submarinos y acorazados.**

Ya hemos visto las condiciones en que Castellini y Compañía contrataron con el Estado la construcción de los buques que éste les encomendó, entre las que figuran los plazos de entrega, pagos a cuenta, características y clase de la madera, época de corta, origen, etc., y ahora, para que puedan ser comparadas con las que actualmente rigen las construcciones que realiza la Sociedad Española de Construcción Naval, según la escritura de prórroga de la cesión de las zonas industriales de los Arsenales y Astilleros de Ferrol y Cartagena, para su utilización y la ejecución en ellas de las obras navales contratadas por el Ministerio de Marina y la citada Sociedad, en 24 de febrero de 1916, ante el Notario de Madrid don Manuel da Las Heras y Martínez, con las ampliaciones consiguientes, hemos de consignar, como ejemplo o término de comparación, lo que se convino para algunos buques, como los submarinos y acorazados, cuyo pago por el Estado se halla dividido en veintidós plazos, en la siguiente forma:

El diez por ciento, terminado el trazado, hechos los despiezos en el modelo, acopiadas las primeras quinientas toneladas de acero y trabajado en los talleres un tercio de quillas y un tercio de cuadernas del doble fondo o trabajo equivalente en otra parte.

El cinco por ciento, arbolado el pie de roda, enramadas, los cuatro quintos de las cuadernas bajo la protectora, donde no lo impidan obras posteriores, o trabajo equivalente en valor verificado en otras partes.

El cinco por ciento, cuando esté presentado un tercio del forro exterior y un tercio de las cubiertas, con excepción de las cubiertas protectoras.

El cinco por ciento, después del lanzamiento.

El tres por ciento, cuando estén ejecutados los modelos de las principales piezas fundidas de las máquinas, y se hayan pedido los ejes.

El tres por ciento, cuando estén fundidas las cajas y rotores de las turbinas y estén armándose las calderas o ejecutado trabajo equivalente, a juicio de la Inspección.

El tres por ciento, cuando se hayan probado con presión hidráulica las cajas de las turbinas principales y los condensadores.

El cinco por ciento, cuando estén completamente montadas en el taller las máquinas principales y las calderas.

El dos por ciento, cuando esté montada a bordo la mitad en peso de las máquinas principales y calderas.

El cinco por ciento, al quedar contratados los blindajes.

El tres por ciento, al estar forjados un cuarto en peso de los blindajes del buque.

El cinco por ciento, al quedar forjados los tres cuartos de los blindajes o hecho en los mismos otro trabajo que equivalga en valor al que aquí se estipula.

El tres por ciento, al estar probados y recibidos en fábrica la mitad próximamente del total de los blindajes.

El tres por ciento, cuando los nueve décimos del total de los blindajes estén probados y aceptados por la Comisión Inspectora.

El ocho por ciento, cuando estén hechos los contratos de los cuatro quintos de los cañones.

El seis por ciento, al estar acopiados los tres quintos de los elementos para dichos cañones.

El seis por ciento, después de montadas en el taller productor, la mitad de las torres de la artillería gruesa.

El seis por ciento, después de probar en el polígono la mitad de dichos cañones.

El cuatro por ciento, después de acopiada la mitad de los aparatos y tubería para el achique y la ventilación.

El tres por ciento, acopiados los cabrestantes, anclas, cadenas y embarcaciones menores.

El tres por ciento, después de probar sobre amarras, las máquinas principales.

El cuatro por ciento, después de las pruebas oficiales del buque, terminadas con buen resultado y entregado con sus pertrechos.

Para los sumergibles, el número de plazos, es menor; son sólo once, y se detallan como sigue:

El diez por ciento, terminado el trazado, hechos los despieces en el modelo y pedido el cincuenta por ciento del material de la estructura del casco.

El diez por ciento, al recibir el ochenta por ciento del material de la estructura en el Astillero.

El diez por ciento, al colocar la quilla y estar curvadas el ochenta por ciento de las cuadernas.

El diez por ciento, cuando estén enramadas las cuadernas y el cincuenta por cien del forro.

El diez por ciento, cuando empiecen las pruebas de los tanques principales del lastre.

El diez por ciento, al recibir en fábrica los acumuladores.

El cinco por ciento, cuando estén dispuestos para su instalación los ejes propulsores, chumaceras de empuje y motores principales.

El diez por ciento, cuando estén terminadas las máquinas en los talleres.

El diez por ciento, al lanzamiento.

El cinco por ciento, cuando esté dispuesto para las pruebas oficiales.

El diez por ciento, restante a la entrega.

**También, como en el contrato de Castellini, se prevé con la Constructora Naval, el origen de los elementos y materiales y lo relativo a los derechos arancelarios, etc., en la Ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales, que determina incluso el empleo obligado, en parte, del personal español y materiales nacionales.**

También, como en el caso de Castellini, se prevé los elementos y materiales que pueden ser adquiridos en el extranjero y lo relativo a los derechos arancelarios, etc., en la Ley de Organizaciones Marítimas y Armamentos Navales de 7 de enero de 1908. Así, la regla segunda del apartado I del artículo segundo de la citada ley, prevé el caso de que la contratación del Estado con entidades industriales como la de que se trata, se haga mediante concurso público, reservando a los productos, al trabajo y al capital nacionales, la participación mayor posible, empleando los elementos de personal y material del Estado que resulten utilizables, a la vez que cuidando de obtener cooperaciones extranjeras de las más acreditadas y probadas, como primordial garantía técnica, quedando exentas las contrataciones generales de los impuestos de timbre, derechos reales y pagos al Estado, así como de la contribución industrial. La artillería, con sus elementos de carapachos,

manteletes, montajes y demás accesorios que el Gobierno estipule en sus contratos pueda ser importado del extranjero, devengará por formalización los derechos arancelarios, y los de las dragas, gánguiles, barrenas, excavadoras, bombas, grúas, accesorios para trabajos submarinos y material de transporte, (locomotoras, vagonetas, y rieles portátiles) que los contratistas importen del extranjero para los trabajos de diques y dársenas en nuestros Arsenalles, serán reintegrados cuando a la terminación de dichos trabajos, el mencionado material sea exportado de España.

**En la citada ley de 7 de enero de 1908, se fijaba el valor de un acorazado de unas 15.000 toneladas, salvo las modificaciones posteriores de precio de materiales, etc., a 3.000 pesetas la tonelada con armamento completo, o sean cuarenta y cinco millones, y ya hemos visto que las fragatas encomendadas a Castellini, costaban 825.000 reales, o sean 206.250 pesetas solamente.**

En la citada ley de 7 de enero de 1908, se fijaba el valor de un acorazado de unas quince mil toneladas, salvo las modificaciones posteriores de precio de materiales, etc., a tres mil pesetas la tonelada con armamento completo, o sea cuarenta y cinco millones de pesetas, y ya hemos visto que las fragatas encomendadas a Castellini y Compañía costaban 55.000 pesos fuertes, y 130.000 los navíos, o sean respectivamente 825.000 y 1.950.000 reales vellón, esto es, 206.250 pesetas las fragatas y 487.500 pesetas los navíos. Es decir, que de menos de medio millón de pesetas, en siglo y medio se pasó en el coste de un buque de guerra a cuarenta y cinco millones y si en la misma proporción se hubiese progresado en la dotación de aguas, no estaríamos hoy, como estamos, en la precaria situación a que se ha llegado en este punto.

Los destróyers, de unas trescientas cincuenta toneladas, tenían asignado el precio de seis mil pesetas la tonelada, con armamento completo, y los sumergibles o submarinos de doscientas cincuenta a trescientas toneladas, a siete mil pesetas la tonelada, también con armamento completo y garantía de constructor especial de esta clase de buques.

Los torpederos de ciento ochenta toneladas, a seis mil quinientas pesetas la tonelada, también con armamento completo y garantía de constructor especializado.

**Comprendiendo la importancia que tienen los abastecimientos de agua, para las Bases Navales, se votaron por la ley de 17 de febrero de 1915, siete millones de pesetas para iniciar esos abastecimientos en Cartagena, Ferrol y Cádiz, además de los créditos preelios para otros servicios también, necesarios, que para Cartagena se elevaban a 7.350.000 pesetas.**

Conforme a las necesidades creadas por las construcciones navales a emprender por la ley de 17 de febrero de 1915, se votaron 7.350.000 pesetas para el Arsenal de Cartagena, con arreglo a los siguientes conceptos:

Dragado de la dársena, corte de los ángulos salientes de la entrada, habilitación de muelles, vías, grúa transportable, conducción de agua y demás accesorios para muelles . . . . .	1.650.000
Dársena para torpederos y material flotante . . . . .	1.500.000
Dique flotante de una capacidad mínima de cuatro mil toneladas, para torpederos y cruceros y servicios en el varadero de Santa Rosalía . . . . .	2.000.000
Arreglo de los varaderos actuales . . . . .	100.000
Depósito de petróleo y accesorios . . . . .	500.000
Almacén para material aéreo . . . . .	50.000
Transformación de los edificios antiguos, habilitación de talleres y Central Eléctrica . . . . .	1.150.000
Atracadero exterior . . . . .	400.000

Además, comprendiendo la importancia que tienen los abastecimientos de agua para las Bases Navales, se votaron por la ley referida de 17 de febrero de 1915, siete millones de pesetas para esos servicios en las tres Bases y si bien por lo que a alguna de ellas afecta, ya se resolvió el problema, dotándola de tan indispensable elemento, falta aún darle solución en la de Cartagena, que proyectaba una aguada limitada al Arsenal y necesidades de la Marina, con independencia de la población civil y militar, hasta que últimamente, por el decreto ley de 4 de octubre de 1928, se ha incorporado la Base Naval a la Mancomunidad de los Canales del Taibilla, que atenderá conjuntamente al abastecimiento de las poblaciones de la región y a los de aquella Base y Puerto de Cartagena, como ha sido el general anhelo de todos los tiempos.

**El puerto de Cartagena, militarmente considerado en su aspecto de Base Naval, debe estar dotado de cuanto sea necesario para que la conexión del buque con la Base, en orden a abastecimientos, sea realmente positiva y no de ficción o nominal.**

El puerto de Cartagena, militarmente considerado en su aspecto de Base Naval, para ser utilizado no solo como punto de apoyo, de espera, de refugio y de aprovisionamiento de los buques, sino como centro de construcción y reparación de los mismos y de todos sus elementos, debe estar dotado de cuanto sea necesario para que la conexión del buque con la Base, respecto a abastecimientos, sea realmente positiva y no de ficción o nominal, como hasta aquí ha sido, en lo que al agua afecta, cosa que algún día, acaso cuando más falta nos haga ese enlace y no podamos improvisar las cosas, puede ponernos en grave trance, además de hacer inútiles y estériles todos los demás sacrificios realizados en orden al desenvolvimiento de la



vida marítima nacional, al no disponer de los elementos de consumo de la Armada, pues no basta que tengamos o podamos adquirir carbón, petróleo, explosivos en general, proyectiles, torpedos, etc., si nos falta uno tan esencial como el agua. Sin ésta, no es completamente eficaz la Base Naval, ni puede considerarse, por lo tanto, apta para los servicios que la estrategia de su emplazamiento y demás circunstancias, requieren de ella.

**No hay que olvidar que los grandes buques de nuestros días son como pequeñas ciudades flotantes o islas habitadas, que se trasladan de un lugar a otro del Océano y no se concibe que a todo ese conjunto de ciudades se las haya tenido tantos siglos sin atender a su abastecimiento de agua.**

No hay que olvidar que los grandes buques de nuestros días, son algo así como pequeñas ciudades flotantes, islas habitadas, como dijo Navarrete, que se trasladan con todas sus comodidades y perfeccionamientos modernos de un punto a otro del Océano, y no se concibe que a todo este conjunto de ciudades fortificadas, que tienen su abastecimiento natural y oficial en Cartagena, que hace doscientos años es Departamento Marítimo, se las haya tenido sacrificadas, como a ella, un siglo y otro, sin darle el medio de que tengan cubierta esta importante necesidad, tan precisa para los buques en sí, como para el personal que los tripula, máxime cuando ya hemos visto los millones que aquí se han gastado en todos los tiempos, sin atender a ese punto tan esencial.

**La deficiencia en los servicios de una Base Naval, pueden dar lugar a que ésta flaquee y hasta llegar a producir con ello un desastre en la Armada, en el momento que ésta más se necesite, por lo que hay que dedicar todas las**

**actividades a que el problema de las aguas de Cartagena tenga rápida solución, ya que no se consiguió en el transcurso de los siglos transcurridos desde los remotos tiempos en que se planteó.**

La deficiencia en los servicios de una Base Naval, pueden dar lugar a que ésta flaqueé y hasta llegar a producir con ello un desastre en la Armada, en el momento en que ésta más se necesite, como ocurrió con el de la «Invencible», que tantos quebrantos y pérdidas de gran transcendencia trajo para España, y de la que damos un grabado.

Hay que dedicar, por lo tanto, todas las actividades, como se está haciendo, a que el problema de abastecimiento de agua a la Base Naval, tenga rápidamente la solución satisfactoria que se ha previsto, que es a lo que tiende la orientación y la labor práctica y positiva, no solo de la Mancomunidad del Taibilla y de su ilustre Presidente el Almirante Rivera, en cuya época va a tener la satisfacción de ver aprobado y acaso ejecutado, el proyecto de abastecimiento en que ha puesto tanto cariño, entusiasmo y trabajo, sino del Gobierno, convencidos todos, como lo estamos, de que sin agua buena y abundante, no podrá ser eficiente la Marina militar, ni prosperar, ni aun desenvolverse, la mercante. Este axioma ha llevado a los gobernantes a pensar en que no era patriótico continuar en los errores que dieron lugar a que se perdiera el tiempo en infructuosas controversias, como se perdieron los restos de nuestros dominios y se perderían las esperanzas de ver logrado el ideal de Cartagena, de no haber surgido la voluntad, la inteligencia y la excepcional comprensión del problema y la actividad enorme desplegada, por parte de don Alfonso Torres. Este cartagenero ejemplar, no solo supo, con el apoyo de Cartagena entera, plantear aquel problema en forma que tuviese práctica solución, lo que

siempre se tuvo poco menos que como una soñada y por muchos acariciada ilusión, que tanto preocupó el no verla realizada, sino que logró interesar en ese sentido al Gobierno que preside el General Primo de Rivera, en el que hallaron la más favorable acogida los proyectos que le expuso el señor Torres, a quien no asustan las ideas grandes, logrando así que no corrieran la suerte de tantos otros intentos que no pudieron llegar a tener efectividad, como hemos visto sucedió con cuantos se hicieron, lo mismo en este siglo y en el pasado, en los que tanto escribieron y se ocuparon del asunto, además del Ayuntamiento y miembros de la Comisión especial para el abastecimiento de aguas a Cartagena y su puerto, que publicó varios folletos, los señores Baldasano, Acerete, Angosto, Guardiola, Dorda, Calderón, Carrión y otros, que en los ya remotos tiempos del Emperador Carlos V y en los de Felipe II, Felipe III, Felipe IV, Felipe V, Carlos III y Fernando VII. En todos estos reinados, según ya vimos en los tomos anteriores, no se estudió solamente el medio de traer aguas a Cartagena y se dictaron Reales cédulas y provisiones, encaminadas a tal fin; se llegaron a ejecutar hasta treinta y cuatro mil setecientos noventa y nueve varas de canal, desde la presa del río Guardal hasta el Campo de Ujear, que costaron a Cartagena enormes sumas, para lo que el dinero representaba en aquellos tiempos, sumas que se perdieron también estérilmente, como toda la labor intensa y patriótica de aquellos valientes Regidores cartageneros, que consintieron en sufrir persecuciones y encarcelamientos y hasta verse privados de sus bienes, que les fueron vendidos en subasta, por defender el noble y honrado ideal de ver a su tierra dotada de aguas, con lo que se demuestra que la necesidad y la labor sobre este particular, no es solo de hoy, ni de este siglo, ni aun del pasado; es de todos los tiempos.

Ocurre con esto, algo como lo que sucedía con el problema de Marruecos, que todos los Gobiernos tuvieron el propósito y el deseo de resolverlo y librar a España de la carga y pesadilla que suponía la sangría de hombres y de dinero, que constantemente sufría el país. No obstante todos los buenos propósitos y cuanto se escribió y se dijo sobre el particular, nadie podrá regatearle en justicia la gloria de haber resuelto lo que nadie pudo realizar, al General Primo de Rivera, como nadie tampoco puede negar que se discutió y escribió mucho sobre las aguas de Cartagena, pero como según ya dijimos, saber obrar y saber decir son dos talentos muy distintos, no se alcanzó por persona alguna la solución de este problema, hasta que lo planteó don Alfonso Torres, a quien no se le puede negar ni el acierto con que procedió, ni el honor que le corresponde.

No cabe duda de que todas las entidades y personalidades de Cartagena, de todas las épocas, se esforzaron en que la ciudad alcanzase el grado de florecimiento a que hace tiempo debió llegar, pero es el caso, como ya apuntamos, que en las iniciativas propulsoras de los intereses cartageneros, y en orden al abastecimiento de aguas las hubo muy loables, no se obtuvo nunca otra cosa que dilaciones, o negativas inmotivadas a las justas demandas de esta ciudad y de sus luchadores hijos, hasta que el conde de Guadalhorce y el Gobierno actual, supieron recoger las iniciativas creadoras que significan los proyectos que ahora se han sometido a su estudio y aprobación.

Hoy el pueblo, base de todos los éxitos, instintivamente se agrupa animoso, y si nó recordemos el recibimiento que se hizo al Sr. Torres en 5 de Octubre de 1927, en torno a aquellas personas que con capacidad y generoso desinterés y con la confianza del Gobierno, trabajan por su porvenir, mientras que antes, y de ahí los fracasos, vivía alejado, o al margen por lo menos, de estos asuntos,

por el ambiente que predominaba en todo, y así le vemos adherirse al pensamiento de aquellos que, sin ambiciones personales, ni vanidades, ni siquiera deseos de preponderancias, ni de apropiarse éxitos que son de todos, les guía sólo el cariño a Cartagena, en la que vinieron a romper las normas de antiguo seguidas, que eran las que impedían el engrandecimiento de la región, desechando cuanto sea amor propio, para convertirlo solo en santo amor a esta tierra y a España.

**Fomentando la navegación española, aumentará de modo considerable la riqueza del país, pues según las estadísticas, se pagaba al extranjero por fletes, carbones, buques, etc., más de un millón de pesetas diario.**

Fomentando la navegación española, aumentará de modo considerable la riqueza del país, pues según vimos en una estadística de no há muchos años, se pagaba al extranjero por fletes, carbones y otras importaciones navales, más de un millón de pesetas diario, y por fletes solamente, más de medio millón de pesetas, cifras que poco a poco venían sangrando al pueblo español, y para evitarlo hay que desarrollar todas las industrias que se relacionan con la Marina y con la construcción naval, a la vez que con los fines de la defensa nacional y del comercio y del tráfico en sus múltiples fases, convencidos de que con ello se atiende a una necesidad primordial para el progreso de España, que exige el racional acrecentamiento de su Marina, que requiere verdaderas Bases Navales para utilizarlas sobre las rutas militares y comerciales que están a su alcance en los mares próximos afectos a ellas, a fin de que puedan ejercer la debida influencia sobre éstos.

**En un informe de la época, que se hallan en el Archivo de Simancas, figura el proceso seguido por los proyectos del Arsenal y de las obras accesorias del mismo, figurando en primer término el plano de French, de parte de la**

costa del puerto, con el canal abierto en él, cuya apertura dió lugar al contraste de diferentes opiniones.

De un informe de la época, que se halla en el Archivo de Simancas, del que tenemos copia literal, extractamos el proceso seguido por los proyectos relativos al establecimiento del Arsenal y ejecución de las obras accesorias del mismo, en los términos que reproducimos.

Primeramente, don Juan Bautista French, en 13 de agosto de 1738, envió a don Zenón de Somodevilla un plano de parte de la costa de este puerto, desde la Capilla de las Galeras y sitio donde se ormejaban éstas, hasta la punta de poniente y fuerte de Navidad, que la guarneecía, mostrándose en él el Espalmador grande, en cuya ensenada habían dado fondo los navíos de S. M. que componían la Escuadra de este Departamento, a excepción de una fragata.

También figuraba en el mismo plano, el nuevo canal de veinte toesas y sondeos de él, que se ejecutó en los días 5, 6, 7 y 8 del citado mes de agosto, de donde se deduce lo hasta entonces abierto o dragado y lo que restaba por limpiar del puerto.

En la apertura de este canal, hubo contraste de diferentes opiniones y de esta como competencia de dictámenes, resultaron multiplicados los pareceres, siendo el de French, de que debía proseguirse el trabajo del expresado canal con preferencia a otro cualquiera, a excepción de la línea de glasis o malecón por donde habían de discurrir las aguas y avenidas a la cala de la Algameca Chica, y que estimaba que por ningún pretexto, si es que Cartagena se quería que fuese Departamento de Marina, debía dársele de mano, ínterin no quedase en aquella perfección que requería, lamentándose de que se hubiese truncado ese trabajo, que opinaba debiera continuarse con el mayor calor y actividad, como luego ha sucedido.

De esta nueva disposición, decía French, sería posible que cuanto antes entrasen los navíos de S. M. al sitio donde se ormejaban las galeras, que era el Espalmador, mientras llegaba el caso de que, reconstruido el edificio del andén, que por aquella fecha y desde el año 1726 había delante de los almacenes, que figuran en los planos antiguos que damos, se hiciera la excavación de la dársena, en consecuencia con el proyecto aprobado, por considerar el mencionado sitio el más acomodado y seguro de este puerto.

**Don Esteban de Panón, dirigió una carta a Ensenada, en 1 de febrero de 1740, refiriendo que S. M. había logrado el intento tanto tiempo perseguido, de que sus navíos pudieran entrar al nuevo puerto, en el que había amplitud para que pudiese caber toda la Escuadra.**

Don Esteban de Panón, en 1 de febrero de 1740, dirigió una carta al referido don Zenón de Somodevilla, en la que refería que S. M. y el señor Infante Almirante General, habían logrado el intento de tanto tiempo perseguido, de que sus navíos de alto bordo pudieran entrar por el canal a este nuevo puerto, y habiéndose efectuado por su cuidado y planos, primeramente el navío llamado «Constante», con el cual se había juntado cinco días hacía otro llamado «Hércules» y la fragata «La Aurora», para carenar, teniendo a su lado y en la misma línea a la «Chata», que debía servir a este efecto, habiendo en su inmediación bastante espacio para que pudiese caber toda la escuadra, le había parecido muy de su obligación participárselo a Ensenada, para su inteligencia, por estimar que era noticia que debía ser del agrado de S. M. y de Su Alteza, interesados en el adelantamiento de estos trabajos y mejora de los servicios del puerto.

**Fueron varios los proyectos redactados para la construcción del Arsenal, figurando entre**

ellos el de don Alejandro de Rex, que fué aprobado por S. M. por ser de su Real agrado.

Fueron varios los proyectos que se han redactado para la construcción del Arsenal, figurando entre ellos, como ya dijimos, el que formó don Alejandro de Rex, que aspiraba a que el Departamento fuese completo, ajustado, por entonces, a las ideas grandes de don José Patiño. Convinieron los de su misma profesión en lo bien discurrido y plantificado de dicho proyecto, y S. M., que con razón, como consta en una carta fecha 1 de septiembre de 1739, que figura en el Archivo de Simancas, en el legajo número 379 de Marina, podía en esta materia formar sentado juicio, dice el informe que seguimos, examinó y aprobó el mencionado proyecto, que fué de su Real agrado.

**Montaigud, hombre de notoria inteligencia y capacidad, formó también su proyecto, en amistosa competencia con el de Rex, dando mayor importancia que éste a la decoración de las fachadas de los edificios y reduciendo la dársena, lo que daba lugar a que cuando fuesen muchos los navíos que precisasen pertrecharse, fuesen saliendo unos fuera de ella para dar lugar a que entrasen otros, con lo que se obvlava la confusión y desorden en el suministro de géneros.**

El Ingeniero Constructor don Antonio Montaigud, que en aquella fecha residía en Cartagena, hombre de notoria inteligencia y capacidad, formó también su proyecto en amistosa competencia con el de don Alejandro de Rex, y propuso iguales los edificios en número a los de este último, si bien variaba su colocación y el modo de compartir sus interiores dimensiones, conforme a los fines propios de cada uno separadamente. En el proyecto de este ingeniero se tendía a hermostear con inteligencia y majestad la



decoración de las fachadas de los edificios, circunstancias que no concurrían tanto, en las que proponía don Alejandro de Rex.

Don Antonio Montaigud, señalaba y reducía la dársena tirando una línea por el testero de poniente de los almacenes, que corría paralela a la estacada que se había colocado contigua a la puerta llamada del Rey, con intento de que no se mudara del sitio primitivo, lo más principal de todos los edificios, que era el Arsenal, porque consideraba importante no se separase éste del cuerpo de la plaza, aunque sí convenía se cortase toda interior comunicación con los vecinos de ella, según se reconocía haber practicado los franceses en la de Tolón.

Dispuesta la dársena en la forma que proponía Montaigud, se premeditaba entrasen en ella los navíos de S. M. para pertrecharse de lo necesario, pero siendo muchos, o en concurrencia de dos o más escuadras, después de provistos habían de salir fuera de ella para dar lugar a que entrasen otros, obviando de este modo la confusión y desorden que decía había en casos urgentes, por más que se vigilase en las Oficinas la acordada suministración de géneros, disponiendo además, paraje acomodado y seguro donde se carenasen los barcos y reparasen los desperfectos que pudiesen sufrir.

**Don Alejandro de Rex, comprendiendo que el Arsenal no debía quedar abierto por la parte exterior, propuso el recinto de una muralla sin terraplén, y Montaigud juzgó más conveniente darle el carácter de fortificación con baluartes espaciosos para montar artillería para la defensa del puerto, y así lo dispuso y ejecutó, viniendo a servir también el malecón del canal de la Algameca, de glasis a la fortificación.**

Don Alejandro de Rex, comprendiendo que no había

razón para que el Arsenal quedase abierto por la parte exterior, y consiguientemente expuestos los edificios a cualquier insulto, propuso el simple recinto de una muralla sin terraplén, formando con ella a manera de tres plazas de armas para darle alguna defensa con arreglo a las instrucciones del Ministro.

Don Antonio Montaigud, por el contrario, menos dócil en asentir a lo que no le parecía fundado en las principales máximas de la profesión, juzgó que, con poco más del gasto, se le podía dar a la ya mencionada muralla una regular figura de recinto o fortificación y así lo dispuso, formando baluartes anchos y espaciosos con artillería para defensa del puerto y parte de tierra, que es como fué construida más tarde, según se representa en diversos grabados y planos, en los que también aparece la calle Real, antes y después de la reforma sufrida desde 1926, y la puerta de la Plaza del Rey, que hoy da acceso al Arsenal.

Asimismo, y hecho cargo Montaigud del fin principal en virtud del que se había dado principio a la formación del canal llamado Malecón, discurrió con admirable agudeza, podía juntamente servir de glasis a su fortificación y de muralla al incurso de las rambladas que tenían ciego este puerto, y sobre estos antecedentes formó su proyecto.

**En ninguno de estos proyectos, formados por hombres peritos en su profesión, se intentaba la construcción de edificios al pie del monte de galeras, expresándose por algunos marinos que estimaban debía preferirse el proyecto de Rex, y Patiño lo aceptó también, porque no quería se pensase en la fortificación de la plaza, por entonces, sino en la construcción del puerto y en la apertura del canal de la Algameca.**

En ninguno de estos proyectos, formados por dos hombres acreditados y conocidamente peritos en su profesión,

se intentaba la construcción de edificios al pie del monte de las Galeras, del que por el contrario se procuraban apartar, expresándose por algunos marinos que, prescindiendo de lo más costoso del proyecto de don Antonio Montaigud, estimaban debía haberse preferido al de don Alejandro de Rex, porque éste trabajaba en terminos de excelente Arquitecto civil y el otro como un entendido Arquitecto militar, y deseoso don José Patiño de que se diese la preferencia a lo relativo al puerto y sus obras, no quiso se pensase, por entonces, en la fortificación de esta plaza, porque, decía, debía contemplarse remoto el caso de que fuera invadida por tierra, y finalmente, fué aprobado por S. M. el proyecto de don Alejandro de Rex, como ya vimos.

Formó Rex su proyecto arreglado a las ideas grandes de don José Patiño, suponiendo que el permanecer Cartagena por uno de los tres Departamentos de la Marina de España, estribaba en el sólo punto de que por ningún acontecimiento volviesen a introducirse en su puerto las aguas de las ramblas y avenidas que antecedentemente lo tenían cegado. Conociendo cuánto importaba se acabase con aquel grave inconveniente, fué Rex el que proyectó la formación del canal y malecón en la conformidad que demuestran los planos que reproducimos.

Todo lo demás relativo a las épocas en que se llevaron a cabo las verdaderas obras del Arsenal y de las diversas dependencias de Marina, ya antes lo hemos expuesto, así como también citamos, además de la intervención que tuvieron en la modificación de las proyectadas y en la dirección y ejecución de las llevadas a cabo, otros prestigiosos elementos, elegidos por el marqués de la Ensenada para dar realidad a su pensamiento, como Jorge Juan, Feringán, Ulloa, el marqués de la Victoria, etc., cuyo proyecto también publicamos, las fechas en que fueron realizadas, con cuan-

tas circunstancias y particularidades hemos creído dignas de ser anotadas, incluso en lo referente al coste de cada edificación o trabajo, que ahora vamos a concretar de nuevo refiriéndolos al 31 de diciembre de 1779.

**Ya vimos el importe de lo gastado en las obras del Arsenal y en las inherentes al mismo, hasta el 31 de enero de 1782, según la liquidación hecha por Felices, que importó 112.334.525 reales vellón, y en otro estado que comprende las realizadas hasta el 31 de diciembre de 1779, hallamos el detalle del costo que cada edificio ha tenido hasta entonces, en jornales y materiales, sin comprender los efectos suministrados por la Teneduría General, que se consignaban en conjunto.**

Ya vimos en la página 117, el importe de lo gastado en las obras del Arsenal y en las inherentes al mismo, hasta el 31 de enero de 1782, según la liquidación hecha por Felices, que importó 112.334.525 reales vellón, y en otro estado, que comprende las realizadas hasta 31 de diciembre de 1779, hallamos el detalle del costo que cada edificio ha tenido hasta entonces, en jornales y materiales, sin comprender los efectos que por la Teneduría General se han gastado y que también se consignan en conjunto:

	<u>JORNALES</u>	<u>REALES</u>	<u>MVDIS.</u>
Cuartel de Marinería.....	92.034	967.710	9
Muelle de la Dársena y cortina del puerto.....	4.060.735	28.972.835	10
Hospital de Marina, Anfiteatro y Camposanto. . .	1.093.136 <sup>1/4</sup>	8.924.863	
Teneduría General.....	270.402	1.358.053	16
Desmonte y cerca para cerrar el Arsenal.....	542.438	3.165.234	15

	<u>JORNALES</u>	<u>REALES</u>	<u>MVDIS.</u>
Canal para el curso de las aguas por fuera del Arsenal . . . . .	357.652	1.091.077	32
Terraplenes e igualaciones del plan del Arsenal. . . . .	87.534	354.914	15
Dique grande y poza de bombas. . . . .	1.111.512 $\frac{1}{4}$	6.391.562	13
Dique pequeño. . . . .	463.396 $\frac{1}{2}$	2.954.140	6
Dos gradas para construir navíos. . . . .	294.090	1.008.404	15
Naves para arboladura y dos almacenes en la parte Sur. . . . .	627.096 $\frac{1}{2}$	4.215.998	20
Excavación de la dársena en seco . . . . .	78.140	790.788	27
Tinglado para trabajar la maestranza. . . . .	92.067 $\frac{1}{2}$	1.500.444	8
Tres gradas para embarcaciones menores, diques para maderas y tinglado para ventilarlas. . . . .	308.588 $\frac{1}{2}$	2.839.551	22
Almacenes primeros de la parte del Este. . . . .	60.540	908.097	4
Almacenes primeros de la parte del Oeste. . . . .	71.100	992.781	20
Limpia del puerto y dársena		7.122.068	26
Edificios y bombas de fuego. . . . .	9.704 $\frac{1}{2}$	216.635	19
Cinco rampas para las cinco naves de arboladura. . . . .	15.280 $\frac{1}{2}$	187.151	8
Cocinas para los marineros	11.679 $\frac{1}{2}$	56.877	11
Cocina para los presidiarios . . . . .	10.043	54.127	25

	<u>JORNALES</u>	<u>REALES</u>	<u>MVDIS.</u>
Tinglado y pabellón para la fábrica de cordelería....	474.432	2.818.014	1
Cuartel para los presidia- rios y esclavos y su cuer- po de guardia.....	247.141	2.392.060	13
Almacenes con tres balsas para depósito de alqui- trán.....	5.694	34.781	24
Cocinas para el cuartel de los batallones de Marina.	1.578 1/2	25.746	22
Gastado en obras provisio- nales, como son: herre- rías, casa del Coman- dante del Arsenal, de Ca- pellanes, Pilotos, corral para cáñamo, cuerpo de guardia, estacadas y otros cortos edificios, como en particulares faenas .....	284.386 1/2	1.428.373	26
Igualmente se han gastado en reparación de todas las expresadas obras, hasta que quedaron del cargo de los Ingenieros Hidráulicos .....	176.598 1/2	959.129	8 1/2
Por los efectos que de la Teneduría General se han entregado en los 23 años y 6 meses para las obras que se manifiestan en su mote, que no llevan los valores de lo consumido en particular.....		14.700.000	

**En los intentos que se hicieron para dotar a Cartagena de aguas, también tuvo su actuación el Ingeniero Director de los trabajos del Arsenal, don Sebastián Feringán.**

En los intentos que se hicieron para dotar a Cartagena de aguas de los ríos Castril y Guardal, también tuvo su actuación el Ingeniero Director de los trabajos del Arsenal, don Sebastián Feringán, que como consecuencia de una Real Cédula del Rey Felipe V, dictada en 15 de enero de 1742, que ya publicamos en la página 367 del «Patrimonio de Cartagena», fué nombrado Director de las nivelaciones, medidas y demarcaciones necesarias para la conducción, conforme a las instrucciones que al efecto se mandaron dar por el Rey, que nombró por Juez de Comisión al Doctor don Diego Sánchez Carralero, del Hábito de Santiago, Predicador de S. M. y Vicario de Totana, el que había de proporcionar a Feringán cuanto necesitase para el cumplimiento de su encargo.

**La Marina de guerra es la garantía de la independencia de los Estados y la protección de los buques mercantes, que como los de la Armada, cabe considerarlos como extensiones móviles del suelo patrio.**

La Marina de guerra es la garantía de la independencia de los Estados y la protección de los buques mercantes, esos buques que al igual que los de la Armada, como ya hemos dicho en el primer tomo, cabe considerarles como extensiones móviles del suelo patrio, resultado de una expansión económica y social, y es tanto más necesaria la Marina de guerra a un país cuanto más extensión tienen sus costas, y ya es sabido que el litoral español tiene cuatro mil millas, y como ya dijo Pérez Carreño, la integridad, independencia, y respeto de una nación marítima, dependen, después de la voluntad de Dios, de su po-

der naval, con lo que también está de acuerdo el artículo primero de las Ordenanzas de la Marina Inglesa, que dice: «De la flota y con la ayuda de Dios, depende la seguridad de la Nación.»

**El cambio que desde los tiempos de la Marina vélica ha sufrido la composición de las dotaciones de los buques de combate, con la introducción del vapor, los combustibles líquidos, la electricidad, etc., ha dado entrada en ellos a gran número de técnicos, que no son propiamente hombres de mar, lo que se vé en la comparación que hacemos entre la plantilla de la galera "San Genaro" y el "Sánchez Bareaiztegui" ambos construidos en Cartagena, con más de ciento cincuenta años de diferencia.**

El cambio radical que desde los tiempos de la Marina vélica ha sufrido la composición de las dotaciones de los buques de combate con la introducción del vapor, los combustibles líquidos y la electricidad; con la moderna artillería y con los complicados mecanismos que rellenan los barcos de hoy, desde el poderoso acorazado al audaz submarino, ha dado entrada en ellos a gran número de técnicos, que sin ser propiamente hombres de mar, en toda marina militar debidamente organizada, son de absoluta necesidad por sus conocimientos.

Esto ha hecho que se vea ensanchado el campo de aplicación de la Marina, y así resulta que las enseñanzas de mecánica, metalurgia, electricidad, etc., además de las que se requerían en otros tiempos más lejanos, constituyen en nuestros días algo básico para la formación del idóneo personal que se precisa para la construcción de las flotas, tanto de guerra como de comercio, y para su navegación como ya apuntamos.

Tienen que ser, por tanto, muy distintos los elementos que hoy integran la dotación de un buque cualquiera de



nuestra Armada, de los que formaban la de los antiguos, más que en el número, en la variedad de especialistas de diversas ramas del saber, que exigen para su funcionamiento.

Veamos la diferencia que hay entre la plantilla de una galera, la «San Genaro», por ejemplo, que ya hemos visto fué hecha en el Astillero de Cartagena, y la de un buque moderno de los aquí construidos, el «Sánchez Barcáiztegui», por ejemplo.

En 31 de diciembre de 1769, estaba anclada la «San Genaro» en el puerto de esta ciudad, con la siguiente gente de infantería y de mar que servía en ella, según la revista pasada en aquella fecha por don Manuel de Grimau y Peralta, Comisario de Guerra de la escuadra:

Infantería:

Capitán, don José Manuel Manrique.

Alférez, don Pedro Fernández del Portal.

Sargento, José Martínez.

Tambor, José Andrés.

Cabos de escuadra, tres. Soldados, sesenta y cinco. Granaderos, cinco.

Oficiales reformados: Capitán, don Angel Bompe.

Sargento, Gonzalo de Vila Faña. Total: sesenta y nueve.

Gente de mar:

Capellán, don Damián de Soto.

Médico segundo, don Angel María Ganduglia.

Patrón, uno; Cirujano, uno; Cómitre, uno; Sotacómirtres, dos; Pilotos, dos; Consejeros, dos; Maestros Dajas, dos; Dajín, uno; Calafate, uno; Calafatín, uno; Remoleres, dos; Boteros, dos; Boterín, uno; Artilleros, cinco; Alguaciles, uno; Sota-alguaciles, uno; Timoneles, seis; Marineros, veintiuno. Proeles, seis. Total: sesenta y uno.

Además se hallaba dotada, como gente de remo, con doscientos cuarenta y nueve forzados y treinta y nueve

esclavos, o sea, en total doscientos ochenta y ocho remeros.

Los entretenidos, eran los oficiales o caballeros que con este título se embarcaban en las galeras para hacer méritos y optar a algunas plazas efectivas, y los reformados, los que no estaban al servicio activo de sus empleos, aunque iban en las galeras también.

Antiguamente se llamaba Cómitre al Capitán que gobernaba la nave y era el puesto inmediato inferior al Almirante, según consta en las Partidas de Alfonso X, el Sabio, pero a medida que el tiempo ha ido avanzando, ha descendido en categoría ese título y se le aplicó al Oficial de mar que estaba encargado del gobierno, orden y castigo de la chusma, a cuyos individuos se les consideraba como palancas de las embarcaciones, sin las cuales no podían éstas prestar los debidos servicios.

También embarcaban en las galeras y formaban parte de su Estado Mayor, aunque fuera circunstancialmente y por un período de tiempo no muy largo, los caballeros de las Ordenes Militares de Santiago, Calatrava y Alcántara, a los que antes de tomar el hábito y hacer profesión se les exigía haber servido y residir en estas embarcaciones, cuando estuvieran navegando, durante seis meses, y de ellos se llevaba lista particular en los bajeles. Se disponía que fueran bien tratados y puestos y empleados en buen lugar en las cosas que se ofrecieren y durante el tiempo que sirvieren y residieren en galeras, se les había de dar de comer a ellos y a un criado, que cada uno podía llevar para su servicio.

La plantilla del «Sánchez Barcáiztegui», consta del siguiente personal:

Un Capitán de Fragata, Comandante.

Un Teniente de Navío, segundo Comandante.

Cuatro Alféreces de Navío.

Un Contador de Fragata.  
Un Teniente Médico.  
Un Maquinista Oficial de segunda.  
Un primer Contraamaestre, Cargo.  
Un primer Condestable, Cargo.  
Un segundo Contraamaestre.  
Un segundo Condestable.  
Un primer Maquinista, Cargo.  
Cuatro segundos Maquinistas.  
Cuatro terceros Maquinistas.  
Dos operarios de máquinas.  
Un Practicante, Cargo.  
Un primer obrero Torpedista Electricista.  
Dos segundos obreros Torpedistas Electricistas.  
Un Armero.  
Tres Maestres de Marinería.  
Cuatro Maestres de Artillería.  
Seis cabos de Marinería.  
Diez cabos de Artillería.  
Un cabo Telemetrista.  
Siete marineros Especialistas.  
Diez marineros Artilleros.  
Un cabo Radiotelegrafista.  
Un marinero Radiotelegrafista.  
Un cocinero de equipaje.  
Cinco marineros Electricistas.  
Un marinero panadero.  
Veinte marineros de primera.  
Dieciocho marineros de segunda.  
Cuatro cabos fogoneros.  
Ocho fogoneros preferentes.  
Ocho marineros fogoneros.  
Dos marineros carpinteros.

**Ya contaba el Departamento de Cartagena con todos los edificios, servicios y dependencias que precisaba para el Arsenal, como cuarteles, hospital, etc., y faltaba solo el que en el orden espiritual se requería para establecer la Parroquia castrense por R. O. de 6 de abril de 1813 se designó para este fin la Iglesia del Convento de Padres Dominicos, donde hoy se encuentra.**

Ya contaba el Departamento de Marina de Cartagena, como hemos visto, con todos los edificios, servicios y dependencias que precisaba para el Arsenal, como hospital, cuarteles, etc., faltándole solo el que en el orden espiritual se requería para establecer la Parroquia castrense y en 6 de abril de 1813, se aprobó para este fin la Iglesia del Convento de Padres Dominicos, con arreglo a la siguiente Real orden, que para complemento de la enumeración de las dependencias del Departamento en esta ciudad, ya que de las principales solo ésta nos queda, reproducimos a continuación:

«La Regencia del Reino se ha enterado de la instancia que por conducto de V. S. ha hecho el Subdelegado castrense don José Alcaraz Rosique, en solicitud de que se traslade la Parroquia castrense establecida en la Iglesia, sujeta al ordinario, al Hospital de Caridad u otra cualquiera, aunque sea de Comunidad religiosa, a fin de evitar las continuas dudas y controversias entre las jurisdicciones castrense y ordinaria y desavenencias con el cura ecónomo don Bernardino Rolandi. Igualmente se ha enterado Su Alteza de lo que V. S. expone en su oficio de 6 de febrero último con que la ha dirigido. También he dado cuenta a Su Alteza de otra carta del Comandante General de aquel Departamento, de 13 de marzo próximo pasado, en que incluye un oficio de aquel Subdelegado castrense, fecha de 10 del mismo, manifestándole la necesidad de que por re-

sulta de un disgusto ocurrido entre él y el cura ecónomo, sobre asistencia al funeral del Capitán General del Departamento, don Manuel Núñez, que concluyó con negarse dicho cura a continuar administrando los Sacramentos a ningún castrense, se había visto de nombrar Iglesia y ministros que socorriesen espiritualmente a sus feligreses castrenses, declarando despojado de toda facultad espiritual en orden a ellos a don Bernardino Rolandi, lo que expresa y tácitamente le sería comunicado por la consideración en que estaba el cura interino castrense, a consecuencia de todo ello, de lo que V. S. me tenía prevenido en oficio de 15 de abril de 1801, de que acompaña copia, nombrando para castrense la Iglesia del Convento de Padres Dominicos de aquella ciudad y para el desempeño parroquial, interinamente, a don Diego de Mula, Capellán del Primer Regimiento de Marina. Su Alteza, enterado de todo esto, confirmó a lo propuesto por V. S., siendo arreglado a los Breves apostólicos y órdenes que rigen sobre la materia, y no aumentándose gastos al Erario, lo que traslado a V. S. para su conocimiento a los fines consiguientes. Y lo traslado a V. S. para su inteligencia y gobierno y demás fines consiguientes.—Dios guarde a V. S. muchos años.—Cádiz 9 de abril de 1813.—Félix de Tejada.—Señor don José Serrano Valdenebro.»

**En las dos primeras épocas constitucionales fué despojado este templo por los franceses, que lo convirtieron en depósito de paja y cuadra, y hoy se hallan en él obras de cierto mérito artístico.**

En las dos primeras épocas constitucionales, no sólo fué despojado el templo de imágenes y vasos sagrados, sino que lo convirtieron las tropas francesas que estuvieron de guarnición en la ciudad, en depósito de paja y cuadra.

En este templo, dice el Cronista señor Casal, aparte de

la capilla de N. P. J. Nazareno, que es de lo mejor que hay en la ciudad, pueden citarse como obras de cierto mérito artístico, en el altar mayor, una Virgen de la Aurora y una Santa Ana. En la capilla de la Comunión una magnífica momia en actitud yacente, vestida de soldado romano, a la que se le designa con el nombre de San Pío V. Existe también una imagen de Santa Rita de Casia, procedente del Convento de San Agustín, donde se fundó la Cofradía de este nombre, por el año 1719.

A esta Iglesia se halla adscrita la Cofradía de Nuestro Padre Jesús de Nazareno, vulgarmente llamada de los «Marrajos», que tiene en ella Capilla de su propiedad, además de otras Cofradías, como la de San Antonio, Nuestra Señora del Sagrado Corazón de Jesús y Perpetuo Socorro, y últimamente se instituyó la Asociación de Nuestra Señora del Carmen.

**Fueron muchas las vicisitudes sufridas por el clero castrense hasta dejar establecida su Parroquia en Santo Domingo, después de haber pasado por diversas iglesias de la ciudad, solicitar otras varias para el mismo fin, y sostener una larga contienda con la jurisdicción ordinaria, hasta que, por fin, en 1882, quedó definitivamente erigida en castrense la Iglesia de Santo Domingo.**

Fueron muchas las vicisitudes sufridas por el clero castrense hasta dejar definitivamente establecida su parroquia en iglesia independiente de las diocesanas, pues a pesar de la R. O. que hemos transcrito no se dió cumplimiento a ella en varios años y así estuvo la parroquial castrense sin templo propio, unas veces en la Iglesia Antigua y en Santa María de Gracia, otras en Santo Domingo, para desde allí pasar de nuevo a Santa María, y otras en los Conventos de la Merced y de San Francisco, hasta que

por fin, en 1775, quedó instalada en la iglesia de Santo Domingo, que estaba puesta bajo la advocación de San Isidoro, previo acuerdo entre las jurisdicciones castrense y diocesana, de lo que se levantó la oportuna acta en 21 de junio de 1775, suscrita por el cura ecónomo don José Rizo y López, en representación del Obispado y el Teniente Vicario General Castrense del Departamento, don Vicente Alcayde.

Para llegar a esto se hicieron numerosos intentos con varias iglesias y ermitas, entre los que podemos citar los siguientes:

En 1817, se pidió a la Junta del Departamento la cesión de la Iglesia del antiguo Hospital del Rey, para instalar en ella la Parroquia Castrense.

En junio del mismo año se pidió con igual fin la cesión de la ermita de San Roque; en el propio mes y año contestó el Prior de Santo Domingo quejándose de extralimitaciones de los castrenses y en su vista, en diciembre se redactó un proyecto para la erección de una iglesia nueva, que quedó sin efecto.

En 1818 el General del Convento de la Merced, ofreció su iglesia y persona para que en ella se instalase la Parroquia Castrense y en el mismo año, según comunicación del Cardenal Patriarca, de 2 de febrero, se autorizó al Teniente Vicario General Castrense, don Manuel Alcayde, para trasladar la parroquia de su cargo al Convento de la Merced, lo que tuvo lugar el 18 del mismo mes.

En el año 1821, se volvió a trasladar la iglesia castrense, con carácter de interinidad, a la de Padres Franciscanos, desde donde volvió a la de la Merced, y en 1834, declarado este templo en estado ruinoso, se estableció la castrense nuevamente en la parroquia ordinaria de Santa María de Gracia.

En 6 de agosto de 1864, el Excmo. señor General Go-

bernador Militar de la plaza, dió cuenta al Subdelegado castrense de una R. O. del Ministerio de la Guerra, de 11 de julio del mismo año, en la que se disponía que puesto de acuerdo el Subdelegado castrense con el Reverendo Obispo de la Diócesis y las Cofradías que radicaban en la Iglesia de Santo Domingo, como propietarias de sus capillas, se estableciese el medio de ejercer sus funciones la jurisdicción castrense.

En 7 de febrero de 1866 el Subdelegado castrense dirigió una comunicación a los Hermanos Mayores de las Cofradías establecidas en la Iglesia de Santo Domingo, señalando las condiciones con que se trasladaría la Parroquia castrense a dicha Iglesia, con la oposición que habían hecho las Cofradías del Rosario y Jesús Nazareno, a que aquélla se estableciera en la Iglesia de Santo Domingo y últimamente, en 7 de julio de 1870, por orden de S. A. el Regente del Reino, se volvió a declarar Parroquia castrense la Iglesia de Santo Domingo, durando varios años las negociaciones para poder establecer una concordia entre la jurisdicción ordinaria y la castrense, hasta que en 1875 comunicó el párroco de la ordinaria haber sido autorizado por el Prelado para hacer entrega de dicha Iglesia de Santo Domingo, a la otra jurisdicción.

**De la entrega por la jurisdicción ordinaria a la castrense de la iglesia de que se trata, se levantó, en 21 de junio de 1875, la consiguiente acta, que copiamos, en el deseo de que no desaparezca, por los antecedentes y detalles que contiene, de lo que era la iglesia de Santo Domingo en aquellos tiempos y los ornamentos, capillas y demás que en ella existían.**

De la entrega por la jurisdicción ordinaria a la castrense de la iglesia de que se trata, se levantó la consiguiente acta, que a continuación copiamos, en el deseo de que no



desaparezca, por los antecedentes y detalles que contiene, de lo que era la Iglesia en aquellos tiempos y los ornamentos, capillas y demás que en ella existían. Decía así el acta de referencia:

«En la ciudad de Cartagena, a veinte y uno de junio de mil ochocientos setenta y cinco.—Reunidos en la Iglesia de Santo Domingo, los señores Doctor don José Rizo y López, Cura Ecónomo de la parroquia diocesana de esta ciudad y don Vicente Alcayde y Alcayde, Teniente Vicario General Castrense de este Obispado y Departamento, presentes los infrascritos Notarios de ambas jurisdicciones, con el objeto de llevar a efecto la entrega por la diocesana a la castrense de la mencionada Iglesia, con todo lo que en ella y sus dependencias existe, para establecer en la misma la parroquia del último citado fuero, autorizado el primero de dichos señores por el Excmo. e Ilmo. señor Obispo de esta Diócesis, acordaron llevarla a cabo, previo el correspondiente inventario detallado de lo que en la citada Iglesia y sus dependencias se hallare, y en su consecuencia se procedió a formarlo en los términos siguientes:

Esta Iglesia consta de una nave, enlosada de mármol; tiene cuatro puertas; la principal que da a la calle Mayor; otra a la misma calle y perteneció a la Capilla de Jesús Nazareno; otra a la calle del Aire, y la restante a la misma calle, que da entrada a la sacristía. Una cancela de caoba en la primera de dichas puertas. Derecha. Capilla que se dice de Jesús Nazareno; hay en ella tres retablos con las imágenes de Jesús Nazareno, María Santísima de la Soledad, Jesús en el Sepulcro, San Juan, la Magdalena, la Verónica, María Cleofé y María Salomé, todas de ropas, y la cruz; hay además un confesonario, cuatro bancos, dos lámparas, al parecer de metal blanco, tres juegos de sacras, tres crucifijos pequeños, tres aras, tres manteles, tres atriles de altar y veinticuatro candeleros. Esta capilla tiene

verja de hierro, perteneciendo cuanto en ella existe, según se dice, a la Cofradia de Nuestro Padre Jesús Nazareno.

Capilla que se dice pertenece a la Corte de María: consta de tres retablos, uno con tabernáculo y velo pintado en tabla; en dicha capilla se hallan el cuerpo de San Pío Mártir y la Virgen del Milagro, San José y Santa Gertrudis, los tres de talla; María Santísima en su Asunción, de ropas, dos lienzos, uno la Virgen del Carmen y otro la del Amor Hermoso; dos lámparas, al parecer de metal blanco, con sus cartelas de madera; dos bancos, una mesa de credencia, un púlpito de madera, tres aras, tres juegos de sacras, tres crucifijos pequeños y doce candeleros; tiene verja de hierro; existen además tres manteles.

Capilla de Santa Ana. Sin verja; consta de un retablo en su mesa de altar; hay un rótulo en que se lee: «A devoción de don Francisco Meléndez, Capitán de Fragata de la Armada»; existen las imágenes de dicha santa, de talla, de San Ramón, de ropas, y dos lienzos, uno con San Joaquín y otro con Santa Lucía; una lámpara de metal. Sobre esta Capilla hay una tribuna. Crucero. Un retablo muy viejo con la Virgen del Pilar, de talla, y una lámpara dorada.

Altar de la Soledad: consta de un retablo muy deteriorado en el que están las imágenes de María Santísima de la Soledad y Jesús de la Caída, de ropas, Jesús en la Columna y Jesús en el Sepulcro, ambas de talla. Otro retablo que se dice pertenece a la Archicofradía de María Santísima del Rosario, con la imagen de San Vicente, de ropas. Otra tribuna, que se dice pertenece a la antigua Casa de Correos. Bajo dicha tribuna, un pequeño retablo con un lienzo que representa el Ecce-Homo y un cuadro con otro lienzo de Nuestra Señora de Balbanera.

Entrada por la puerta de la calle del Aire. Un cuadro con un lienzo que representa a San Cristóbal. Dos mamparas de madera. Altar Mayor. Un retablo muy deteriorado, sin ca-

marines, con tabernáculo que carece de velo; tiene verja de hierro con pasamanos de madera en el presbiterio; tres sillones con dorado, asiento y respaldo de terciopelo carmesí y funda de gutapercha, una mesa de credencia muy estropeada; este retablo y tabernáculo se dice pertenecen a la Archicofradía del Rosario. Izquierda, Capilla de San Antonio. Verja de madera, consta de dos retablos con las imágenes de dicho Santo, de talla, San Blas, San Pío V y Santa Rita, de ropas; existen además tres juegos de sacras, tres manteles, tres crucifijos pequeños, tres aras y dieciseis candeleros; hay además una lámpara de metal, muy vieja, y dos atriles. Un retablo muy viejo con un lienzo con San Cayetano, mantel, ara, crucifijo, juego de sacras, ocho candeleros, una lámpara muy vieja y un atril.

Capilla de la Aurora. Sin verjas, consta de un retablo con dicha imagen, en talla, ara, mantel, sacras, crucifijo, lámpara de metal dorado, ocho candeleros y un atril. Capilla de Santa Bárbara. Consta de un retablo con las imágenes de dicha Santa, San Miguel y San Francisco de Paula, una lámpara dorada. Dicho retablo e imágenes, se dice pertenecen a los herederos de don Francisco Sivila. Crucero. Un cuadro con lienzo, de San Liborio, un púlpito con barandas de hierro y tornavoz de madera, un retablo muy deteriorado con las imágenes de Santo Domingo, San Francisco y Santo Tomás, de ropas, un lienzo pequeño con las almas. Otro retablo como el de San Vicente, que también se dice pertenece a la Archicofradía del Rosario, con la imagen de Santa Catalina de Sena. Entrada a la Sacristía. Un altar de la Agonía, con un crucifijo y Dolorosa, de talla. Se dice pertenecen ambas imágenes a don Enrique Cisneros; un San Juan, también de talla, una lámpara de metal muy vieja; un banco de cajón, que se dice pertenece a la Corte de María; una campanilla fija en la pared; una pila de piedra pequeña, fija en la pared para agua bendita. Sobre la puerta

de la sacristía, un lienzo con la Virgen del Rosario y Animas.

Repartidos en la Iglesia, catorce cuadros de pino pintado con el Via Crucis en papel; cuatro confesonarios, siete bancos grandes y dos pequeños; dos de los primeros se dice pertenecen a la Archicofradía del Rosario; dos pilas para agua bendita, una de mármol blanco con pié, rota en el vaso, y otra de mármol negro fija en la pared; otra pequeña para ídem fija en la pared, bajo la tribuna del correo.

Sacristía. Un crucifijo de talla, bajo un manto Real, de madera. Tres cuadros en lienzo; uno San Francisco y Animas, otro una Virgen y el restante San Pedro; otro ídem ídem San Pío V, se dice pertenece a la Asociación del Santísimo Sacramento. Una cajonera de caoba con doce cajones y tarimas. Una mesa ovalada chapada. Dos cálices, uno de plata y otro de metal dorado, ambos muy deteriorados; doce misales viejos, dos atriles de pie, dos bancos de cajón, tres sin él, un armario de pino pintado con un rótulo que se lee «Cofradía de la Aurora»; tres armarios, una mesa de pino vieja, otra ídem de ídem para altar portátil, un cajón viejo; dos armarios fijos en la pared, cuatro esteras para la Iglesia; un monumento muy deteriorado, un aguamanil de barro, una mesa de medio óvalo muy vieja, una Custodia de metal dorado, un incensario y gaveta de ídem, un martillo de hierro, una tinaja vieja, dos cartelas de madera para lámparas, unas vinajeras y platillos, al parecer de metal blanco; tres pares de ídem de cristal y platillo de loza; tres alcuzares para aceite, seis varas de palio, de madera muy vieja, dos ídem de estandarte, ídem ídem; cuatro mamparas de lona vieja, doce cortinas de damasco de lana viejas, con sus medias cañas doradas, un almohadón viejo de damasco, un cubredosel de ídem ídem, tres alfombras viejas, una grande y dos chicas, un terno verde viejo, dieciseis casullas de varios colores muy viejas, una capa encarnada ídem ídem,

doce cíngulos de varios colores, ídem ídem; varias piezas sueltas de diferentes colores, pertenecientes a ornamentos; una cajita de cartón, conteniendo seis cortinillas de sagra-rio, un capillo pequeño de copón, un alba de San Pío y un estolón muy, viejos; varios breviarios viejos, una percha de madera, cuatro hacheros viejos, que se dice pertene- cen a la Cofradía de la Aurora; un sobrepelliz, cuatro al- bas, dos frontales de altar negros, muy viejos, tres ídem ídem blancos, dos paños de púlpito viejos blancos, varios purificadores y cuatro corporales; una banda blanca muy vieja, un hostiario, un ritual de mano, un cepillo para el pie del Monumento, tres sillas de altar, una rota muy vieja; un telón enmedio de la Iglesia, de distintos dueños; un tro- no dorado de madera de media vida; dos tableros de altar portátil; se dice pertenecen a la Cofradía del Santísimo Sacramento; setenta y cuatro candeleros de varias clases; cinco juegos de sacras; siete atriles; cinco aras, algunas rotas; cinco peanas o tarimas para Santos; varios grupos de cartelas pertenecientes a la Iglesia y Cofradías; cinco crucifijos, dos cuadros ovalados en cuyos lienzos están la Purísima y San Francisco; cinco campanillas, tres cortinas damasco de lana viejas. Torre. Dos campanas de bronce; cabeza de madera con cordeles muy viejos.

Coro. Un órgano de dos teclados, sillón, tarima y atril; un crucifijo grande; una baranda de hierro; una sillería muy vieja, y delante bancos viejos; un facistol con dos libros, to- do muy viejo; dos bancos; cuatro fuelles del órgano; una lo- na grande para el altar de la Agonía, el Viernes Santo; un cajón que contiene el manto Real, que se dice pertenece a la Corte de María; un cuarto con balcón a la calle Mayor; encima hay una cocina de la misma Iglesia, con un cajón grande, viejo, vacío y un armario rinconera; existe además en la Iglesia la imagen de Santa María de Socors, de ta- lla, un andamio en el crucero que se compone de diecinue-

ve candelas, dos del Hospital de Caridad y las restantes del Arsenal, y colañas de don Andrés Pedreño; existen además varios tablones del Arsenal; las lias del referido andamio, corresponden a la Junta de Obras. Como material existen ladrillos procedentes del derribo de la media naranja.

En la Sacristía existen los manteles de los altares de la Soledad, Pilar, San Vicente, mayor, Agonía, Santa Catalina de Sena, Santo Domingo, Santa Bárbara y Santa Ana. Y últimamente, por manifestación del señor Cura, se hace constar existen en poder de las respectivas camareras de varias de las imágenes, inventario de algunas ropas de las mismas; nueve llaves de distintas puertas.

Terminado en esta forma el inventario, el señor don José Rizo López, Cura Ecónomo de la Parroquia diocesana de esta ciudad, en uso de la comisión que le está conferida, hizo entrega en forma, al señor don Vicente Alcayde y Alcayde, Teniente Vicario General Castrense de este Obispado y Departamento, de la mencionada Iglesia y objetos relacionados, con la salvedad de que esta entrega sea y se entienda sin perjuicio de tercero y la de que si dejase de existir la jurisdicción castrense o cesare por cualquier razón de ejercer sus cultos en el mencionado templo, quede siempre reconocido el derecho de reversión a la jurisdicción ordinaria. El señor don Vicente Alcayde manifestó que se daba por entregado de la repetida Iglesia y objetos inventariados, con la protesta de hacer las oportunas reclamaciones respecto a los últimos, por tener entendido existían en el templo algunos más que no se han comprendido en este inventario, por no hallarse a la vista, y que en cuanto a las salvedades consignadas por el señor don José Rizo López, las admitía, sin perjuicio de lo que sobre ellas resuelva la Superioridad. Y el señor Cura comisionado expresó respecto a la propuesta del señor Teniente Vicario, que no le constaba existiesen en la Iglesia

más objetos que los inventariados. Se acredita por la presente que firman dichos señores en documento duplicado, haciéndolo también los testigos, que lo son, don Ignacio Hernando y Vallejo, Presbítero, Cura del Arsenal, y don Francisco Soler y Molina, también Presbítero, de todo lo cual, los infrascritos Notarios, damos fé.—Vicente Alcayde, José Rizo López, Ignacio Hernando, Francisco Soler Molina, Pedro Sánchez, Notario Castrense; Julián Bas y Rodríguez. Es copia. Vicente Alcayde, rubricado.—Hay un sello que dice: Del Subdelegado Castrense de Cartagena.»

**En 1881, reconocida la Iglesia de Santo Domingo, se mandó clausurar y formular un proyecto para su reparación, por el estado ruinoso en que se hallaba, y desde 1882 quedó definitivamente establecida en ella la Iglesia castrense, en la que en 2 de octubre de 1802 se bautizó la Infanta doña María Luisa Carlota Borbón y Borbón, nieta de Carlos IV.**

Después de esto, en 1881, reconocida la Iglesia de Santo Domingo, se mandó clausurar y formular un proyecto para su reparación, por el estado ruinoso en que se hallaba, y en el año 1882 encontramos un acta de devolución de dicha Iglesia a la jurisdicción ordinaria, firmada en 7 de enero, y, por último, en 27 de julio del mismo año se levantó otra de entrega definitiva de la expresada jurisdicción a la castrense, y ya desde entonces ha quedado establecida en Santo Domingo, bajo el título de San Fernando, de modo permanente.

El primer bautismo que hallamos en los libros de la parroquia castrense, es el de Josefa Bernarda Encina y Chambo, hija de un Maestro Contador de la Armada, destinado en el jabeque del Rey, nombrado el «Catalán», a la que le impuso el sacramento el capellán de número de la Real Armada, don José Peralta, en 31 de enero de 1765, en la Iglesia de Santa María la Vieja.

En el libro de partidas de bautismo de la parroquia castrense, figura la de la Serenísima señora Infanta, doña Luisa Carlota, hija legítima de don Luis I de Borbón y de doña María Luisa de Borbón, Reyes de Etruria, cuyo bautizo tuvo lugar el 2 de octubre de 1802, o sea el mismo día en que nació, a las diez horas y veinticinco minutos de la mañana, a bordo del navío de S. M. Católica, nombrado «Reina Luisa». Eran sus abuelos paternos don Fernando de Borbón y doña María Amalia de Lorena, duques de Parma, y maternos, don Carlos IV de Borbón y doña María Luisa de Lorena, Reyes de España. Estos antecedentes figuran al folio noventa y cuatro del libro primero de la referida parroquia castrense de esta ciudad, a la que ha correspondido el honor de hacer cartagenera a la referida Infanta.

**También posee la Marina una capilla en el Hospital Militar, puesta bajo la advocación de la Purísima Concepción, otra en el Arsenal y otra en el Palacio de Capitanía, construida por el General Aznar, en su etapa de mando del Departamento, en la que solo se dice misa los domingos y días de precepto.**

También posee la Marina una capilla en el Hospital Militar, puesta bajo la advocación de la Purísima Concepción, en la que todos los días se celebra el Santo Sacrificio de la Misa, para las Hermanas de la Caridad, además de la de los domingos y días festivos para el servicio del público militar y los enfermos acogidos en este Establecimiento, que estén en condiciones de asistir al mismo; otra en el Arsenal y otra en el palacio de Capitanía General, construida por el Almirante Aznar en su etapa de mando del Departamento, en la que solo se dice misa los domingos y días de precepto.

En el interesante proyecto que para la construcción del



Arsenal, hizo en 7 de agosto de 1749 el marqués de la Victoria, figuraba ya, cerca de la puerta principal, la correspondiente iglesia con dos torres y una glorieta, según se vé en la copia que publicamos de aquel curioso plano. Es de hacer notar que lo que se llamaba Puerta Principal no era la que actualmente existe y figura en el oportuno grabado que de ella damos. Esta se llamaba entonces la Puerta de la Ciudad.

La Principal se proyectó al norte de la dársena, en un chaflán que se observa en el plano, frente al ángulo en que ahora termina la tapia del Arsenal, al finalizar la calle Real. A un lado de la iglesia aparecía la casa de los capellanes y al otro la botica.

Durante algún tiempo estuvo habilitado un garitón para officiar el santo sacrificio de la misa, en el que los domingos y días festivos se colocaba un altar movable y en otro tiempo se dijo la misa en el tinglado del Cuerpo de Guardia, hasta que en el año 1780, con pretexto de ciertas profanaciones de la sagrada forma, que el capellán de la Armada don José de Lescura, dijo le habían ocurrido, se dirigió con un escrito al Comandante del Arsenal, en el que pedía se adoptase alguna providencia en orden a poder celebrar la misa en lugar resguardado del viento y se adoptó por la Junta del Departamento el acuerdo de construir una capilla portátil, que se presupuestó en cinco mil cuatrocientos cincuenta y seis reales de vellón, y en 2 de junio del mismo año se dictó una R. O. autorizando la construcción de dicha capilla, que se utilizó mientras no se levantó la que sirvió hasta que entre los años 1908-1909 se construyó, en el ángulo S. E. de la Plaza de Armas, la que hoy existe, que fué puesta bajo la advocación de la Virgen del Carmen, Patrona de la Marina, con lo que han quedado dotados todos los servicios que las necesidades del Departamento pudiera tener, incluso, como se ve, las

espirituales, con la sola excepción del agua potable, de la que nunca pudo verse abastecida esta capital de Departamento.

**Cartagena, que se había visto acariciada durante muchos años por el favor de sus monarcas y enriquecida con la construcción de hermosas máquinas de guerra, que surcando los mares paseaban victoriosas el pendón español por todos los confines del mundo. sintió muy honda pena cuando conoció la tan irreparable como gloriosa derrota de Trafalgar, que llevó a Cartagena a una gran decadencia, por la situación general de España y falta de recursos para las construcciones navales.**

Cartagena, que se había visto acariciada durante muchos años por el favor de sus monarcas y enriquecida con la construcción de hermosas máquinas de guerra, que surcando los mares paseaban victoriosas el pendón español por todos los confines del mundo, sintió muy honda pena cuando conoció la tan irreparable como gloriosa derrota de Trafalgar, en la que se perdieron los inmensos sacrificios hechos por España para la construcción de aquellas poderosas escuadras. Temía muy fundadamente que tanto por esto, como por los incalculables gastos que habían ocasionado las guerras en que nos veíamos empeñados, el Estado fuese impotente por el momento para atender a la reconstrucción de la Armada, y como consecuencia pensó que vendría la paralización de los trabajos de nuestro Arsenal, como así sucedió, agravándose la situación por la asoladora epidemia que la ciudad comenzó a padecer, que dió lugar a que aquélla se despoblase y a que el Capitán General del Departamento, don Manuel Núñez, dirigiera al Ministro de Marina, don Nicolás María Sierra, la siguiente carta:

«Excmo. señor.—La epidemia que empieza a afligir a

este desgraciado pueblo, pone a todos sus habitantes en la mayor consternación, pero muy particularmente a los individuos de Marina que carecen tanto tiempo de sus respectivos sueldos. Son repetidas las representaciones que tengo dirigidas a V. E. pidiendo a S. M. los justos e indispensables socorros, y si bien S. M. ha dispuesto la pronta remesa de caudales, aún no se ha recibido el menor auxilio. Las urgencias que a la vez se agolpan en la desgraciada situación en que nos encontramos son infinitas, y ninguno los recursos para atenderlas; todas las clases perecen, nadie encuentra ni aun lo más preciso para su subsistencia; el Hospital está en el más deplorable estado, por la misma falta de medios y sin arbitrio para dar el prest a la tropa. En tan lastimosa situación tomo por recurso el hacerlo presente a V. E. por medio de esta exacta pintura del Departamento que tengo a mi cargo, como único que le queda a un Jefe que tan de cerca mira la desgracia; pero espero que V. E. empleará toda su eficacia y hará patente a S. M. estos clamores, que piden el pronto y suficiente envío de caudales, que de no efectuarse, se han de seguir forzosamente desagradables consecuencias, que no están al alcance del hombre el evitarlas.—Dios, etc.—Cartagena 18 de septiembre de 1810».

El Ministro contestó con la comunicación que vamos a transcribir, que tendía a descargar al Departamento de algunas obligaciones para así aliviar su situación: «Enterado el Consejo de Regencia del lastimoso estado a que redujeron ese Departamento la epidemia que empieza a afligir a sus habitantes y la absoluta falta de recursos en todos los ramos de él, por la de pagamentos, y deseando acudir inmediatamente y por todos los medios posibles al urgente remedio, se ha servido resolver que inmediatamente que esté expedita la comunicación, se envíen a Mahón maestranza y maderas para carenar las embarcaciones

menores o de fuerzas sutiles que haya y para construir las que se disponga, por cuyo medio se descargará algo de sus obligaciones el Departamento, cuya triste situación describe V. E. en su oficio de 18 del mes próximo pasado número 447, a que contesto.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Isla de León, 9 de octubre de 1810.—Sierra.—Señor don Manuel Núñez».

**No obstante los propósitos del Ministro, lejos de mejorarse la crítica situación que atravesaban no sólo la maestranza y la población civil, sino la Marina toda, ha ido agravándose más cada día, al extremo de que en el año 1815 no se pudieron librar a la Marina del Departamento mas que cuatro mensualidades; tres y media en 1816; cuatro y media en cada uno de los años siguientes 1817 y 1818, y así siguió el calvario de aquel infortunado Cuerpo hasta el año 1849, experimentando Cartagena la misma suerte que los sufridos marinos.**

No obstante los propósitos del Ministro, lejos de mejorarse la crítica y difícil situación que atravesaban no sólo la maestranza y la población civil, sino la Marina toda, ha ido agravándose más cada vez al extremo de que en el año 1815, no se pudieron librar a la Marina del Departamento mas que cuatro mensualidades; tres y media en 1816; cuatro y media en cada uno de los años siguientes 1817 y 1818, y así siguió el calvario de aquel infortunado Cuerpo, hasta el año 1849, experimentando Cartagena la misma menguada suerte que los sufridos marinos.

Las calles, que mostraban el aspecto de una ciudad abandonada, con los edificios en ruina y deshabitados, ofrecían un tristísimo espectáculo, porque los efectos de la desventura alcanzaron hasta las clases acomodadas. El comercio era nulo; las propiedades no producían nada y en el puerto se veían atracados al Muelle Alto, cuando

más, tres o cuatro laúdes y la Marina de guerra únicamente se podía hacer representar de cuando en cuando por algún falucho, guardacostas o alguna escampavía.

Entretanto, los marinos, agotado su crédito y encerrados en sus casas por falta de vestidos en armonía con sus categorías, según escribió don Isidoro Martínez Rizo, de cuyo tristísimo cuadro de desdichas dice fué testigo, llenos de dignidad, se resignaban a morir de hambre, prefiriendo esta desgracia a la de morir de vergüenza, solicitando un socorro.

**La angustiosa y triste situación de la Maestranza de Cartagena, por la época a que nos referimos, la pinta bien claramente un escrito dirigido a S. M., en 27 de julio de 1815, en el que consta que se murieron de hambre dos individuos de aquélla, según consta en los certificados médicos que transcribimos.**

La angustiosa y triste situación de la Maestranza del Arsenal de Cartagena, por la época a que nos referimos, la pinta bien claramente el siguiente escrito dirigido a S. M. en 27 de julio de 1815, en el que consta que se murieron de hambre dos individuos de aquélla. Decía así: «Señor: Los individuos de maestranza del Real Arsenal de Cartagena A. L. R. P. de V. M. con el mayor rendimiento exponen: Que en atención a adeudárseles cincuenta y cuatro meses de sus jornales, en razón de la infeliz época y falta de caudales, motivo para que mucho tiempo há les hayan arrojado sus acreedores y nunca jamás suministrarles, inesperados de reintegrarse; en esta situación tan deplorable han malvendido todos sus muebles y ropas de algún valor, quedándose en la suma desnudez, han pedido públicamente limosna y han dejado de hacerlo porque se cansan en vano, de forma que muchos traspillados han sido devorados por la miseria y en estos últimos días se ha

verificado en el operario de ribera Lorenzo Berches y Pablo Ribas, quedaron hechos víctimas al rigor de la debilitación, como lo acreditan las dos adjuntas certificaciones de los facultativos que les han asistido.—Por tanto, a V. R. M. rendidamente suplican estos debilitados individuos de su Real Maestranza, que como Padre caritativo disponga se les socorra mensualmente con la paga o parte posible para en algún modo poder socorrer la máxima necesidad y desnudez que por tanto tiempo padecen y sus desgraciadas familias, evitando únicamente por este medio el exterminio de los obreros de esta Maestranza, que tanto se han distinguido en servicio de V. M. y sus Augustos Padres, según lo tienen acreditado las recomendaciones de los Excmos. señores Generales de Escuadras y Departamento, por las que repetidamente se les ha dado las gracias y concedido a los Maestros y Capataces escudos de ventaja. Gracia que suplican y esperan merecer de la notoria caridad y benevolencia de V. M., a quien Nuestro Señor guarde la salud y vida muchos años.—Cartagena 27 de julio de 1815.—A L. R. P. de V. M.—Salvador de Montes, Juan Lahorda, Diego Hernández».

El hecho de haberse muerto de hambre los individuos a que hace referencia el escrito precedente, lo acreditan los dos certificados médicos que copiamos a continuación: «Don José León López, médico titular de esta M. N. y M. L. ciudad y de su Junta Municipal de Sanidad.—Certifico, que Lorenzo Berches, Carpintero de Ribera, a quien he asistido en su última enfermedad, falleció el día 14 del presente a impulsos de una calentura intermitente nerviosa, ocasionada al parecer por la escasez, mala calidad de alimentos y pasiones de ánimo depresivas de verse reducido a la mendicidad para sustentar a su dilatada familia. Y para que conste doy la presente que firmo a petición de la viuda del mencionado Berches, en Cartagena a veinte y cuatro

de julio de mil ochocientos quince.—Licenciado José León López.»

«Don Juan Risueño, Médico Mayor del Real Hospital Militar de este Departamento y primer Titular de esta M. N. y M. L. ciudad y de su Ilustrísima Junta de Sanidad. Certifico: que Pablo Rivas, Carpintero de Ribera del Real Arsenal, entró enfermo en dicho Hospital el cuatro del presente mes de julio, con una atrofia o extenuación suma, acompañada de diarrea colicuativa y afusado al pecho, en cuyos términos falleció el ocho del mismo. Y para que conste en cumplimiento a la venerada orden del Excelentísimo señor Comandante General del Departamento, doy la presente que firmo en Cartagena a veinte y cinco de julio de mil ochocientos quince.—Juan Risueño».

**Aun cuando por S. M. se dispuso el libramiento de lo que importaba el presupuesto de gastos del mes de diciembre de 1815, continuaron falleciendo de hambre hasta once personas, entre ellas un teniente de navío, del Departamento de Cádiz, y se mandó se realizase el alivio de tantos infelices, porque estremecía su situación, según se expresaba en la Real Orden de 5 de abril de 1816.**

Aun cuando por S. M. se dispuso el libramiento de quinientos un mil ochocientos trece reales vellón y tres maravedís, que importaba el presupuesto de gastos del mes de diciembre de 1815, era tan grande la miseria que reinaba en el Departamento, que continuaron falleciendo de hambre hasta once personas, entre ellas un teniente de navío, del Departamento de Cádiz, que sufría las mismas penalidades que el de Cartagena.

S. M. mandó que se realizase el alivio de tantos infelices, porque estremecía su situación, como se expresa en la R. O. de 5 de abril de 1816, en la que se decía al Co-

mandante General del Departamento, lo que sigue: «Con esta fecha digo al señor Secretario de Estado y del Despacho de Hacienda, lo que sigue: Refiriéndome a lo que de orden del Rey N. S. tengo manifestado a V. E. con fecha de 1 y 22 de marzo último, respecto a los precisos e indispensables socorros para los Departamentos de Marina, con especialidad el de Cartagena, para el cual se sirvió S. M. decretar en 1 citado el libramiento de quinientos y un mil ochocientos trece reales y tres maravedís vellón, importe del presupuesto del mes de diciembre de 1815, que aún no se ha verificado, digo a V. E. que habiendo dado cuenta al Rey de una instancia de la Maestranza del Arsenal de dicho Departamento de Cartagena, lastimosa y aún horrorosa, exponiendo su miseria y añadiendo contaban ya once personas muertas a impulsos del hambre que los devora, ha tenido a bien mandar que lo exprese a V. E. como lo ejecuto, para que disponga se realice el alivio de tantos infelices, pues estremece su situación. Trasládolo a V. E. de R. O. para su debido conocimiento y el de esa Junta, por contestación a su carta de 30 de marzo último, número 154.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Madrid, 5 de abril de 1816.—José Vázquez Figueroa.—Señor Comandante General del Departamento de Cartagena».

Esta R. O. se vió en la sesión de la Junta de Marina del Departamento del día 17 de abril de 1816, en cuya fecha se pasó a la Comandancia de Ingenieros.

**En 3 de agosto de 1816, agotada y acosada la maestranza por el hambre, tuvo que cesar en los trabajos del Arsenal, a los que volvió en octubre siguiente, a virtud de la orden dada por el nuevo Capitán General del Departamento para que se carenasen las puertas del dique.**

Siguió sin resolverse la situación de la Maestranza y



en 3 de agosto de 1816, agotada y acosada por el hambre, tuvo que cesar en los trabajos del Arsenal, a los que luego volvió en octubre del mismo año, a virtud de la orden dada por el nuevo Capitán General del Departamento, para que se carenasen las puertas del dique, como refleja la siguiente copia de la comunicación en que se dió cuenta de la reanudación de trabajos al Ministro de Marina:

«Consecuente a lo que V. S. me manifiesta en su oficio de 15 del corriente, con el que me acompaña la copia del que en 12 del mismo dirigió también al señor Capitán General del Departamento, digo con esta fecha al Excelentísimo señor Ministro de Marina lo que sigue: Excelentísimo señor.—La Maestranza del Arsenal de Cartagena, que como dije a V. E. en oficio de 3 de agosto último se había retirado de los trabajos hostigada del hambre y desconfiada de su socorro, volvió toda a presentarse en ella con motivo de la disposición del nuevo Capitán General del Departamento, de que se sacasen y varasen las puertas del dique, a efecto de carenarlas. Estos hombres, casi en cueros y en cuyos semblantes llevan el sobreescrito de la miseria que tanto tiempo hace que sufren; no sólo acudieron voluntariamente, y con marcas de alegría arbolaron las cabrias para la faena, el 14 del corriente, sino que pidieron trabajar de balde en obsequio de S. M. y día de su cumpleaños: demostración que a todos llenó de gozo y que presenció también el mismo Jefe del Departamento y demás oficialidad de él. La lealtad española no tiene límites: es menester convenir en esto, y en que si la generosidad de cada hombre es conforme a lo que él puede o en razón de su carácter, éstos que ni pueden nada, ni hacen un papel visible, han dado la mayor prueba de su amor al Soberano, que es cuanto pueden hacer en la clase que les ha cabido. Al día siguiente pasaron revista todos; se destinaron a aquellos puntos en que con respecto a sus

profesiones su Jefe los creyó más útiles, y he aquí V. E. el Arsenal en los términos que estaba antes y en disposición de emprender cualquiera obra por lo que mira a operarios. Ahora bien, V. E. sin duda conoce que sin manos no se hace nada, y que manos facultativas merecen el mayor aprecio. Estas si no comen mueren; debiendo añadir a esto, que para que coman con utilidad son menester materiales, que al paso que las entretengan conserven también los buques y edificios que hoy existen, pues que todo urge el repararse si no ha de perderse todo. Supongo a V. E. enterado de la expresada incidencia por el Capitán General del Departamento, mas en la parte que a mí me toca, como Jefe que soy de Ingenieros, y consiguientemente de Maestranzas, faltaría a mi deber si a V. E. no diese parte de lo que ocurre en mi ramo para inteligencia de S. M. y su superior conocimiento».

«Trasládolo a V. S. para la suya y en contestación a su citado oficio.—Dios guarde a V. S. muchos años.—Madrid 19 de octubre de 1816.—Julián de Retamosa.—Señor don José María Pilon».

**No era sólo la Maestranza de Cartagena la que pasaba penalidades y fatigas, sino que también se hallaban faltos de recursos los Ingenieros del Departamento, por los muchos meses que se les adeudaba, lo que les obligó a acudir a S. M. con una instancia en la que pedían se les socorriese, como se había hecho con los compañeros del Departamento de Cádiz.**

No era sólo la Maestranza de Cartagena la que pasaba penalidades y fatigas por los tiempos que estudiamos, sino que también se hallaban faltos de medios los Ingenieros del Departamento, por los muchos meses que se les adeudaba, lo que les obligó a acudir a S. M. con la instancia que sigue, en la que pedían se les socorriese como

se había hecho con sus compañeros del Departamento de Cádiz:

«Señor: El Comandante Director y sus tres subalternos que componen el cuerpo de Ingenieros de V. M. en este Departamento y tienen el honor de postrarse A. L. R. P., le hacen presente, que siendo ellos los que dan el impulso y tienen a su cargo, como que dirigen todos los trabajos de construcciones y carenas de buques y demás obras de V. M., el hallarse estos en el día por falta de medios, al cabo de tantos meses como se les debe, en la mayor necesidad, ya no les queda, Señor, recurso, y les es sensible que alguno tenga que desatender al cumplimiento puntual de su obligación para mendigar por fuera con atraso de vuestro Real servicio, el preciso sustento para su familia; en esta situación recurren a V. M. y visto son socorridos todos los que por su ramo tienen destino en este Arsenal, noticiosos de que en el Departamento de Cádiz, lo son igualmente los de su clase. Por tanto, postrados a los pies del Augusto Trono de V. M., rendidamente suplican, que respecto a que estas obras que dirigen y en cuyo adelanto y perfección tanto se esmeran, no deben desmerecer en nada a las que se ejecutan en aquel Departamento, se les socorra, y a sus escribientes, de los fondos de ella, en los mismos términos que lo son los Ingenieros destinados en Cádiz. Gracia que espera alcanzar de la piedad de V. M. cuya vida guarde el Cielo muchos años.—Cartagena, 2 de diciembre de 1818.—Señor.—A L. R. P. de V. M.—José M. de Pílon y Expexg.—Lorenzo María de Lorca».

**En 1823, continuaba prolongándose la penosa situación de la Marina, que tenía exhausta la caja de caudales del Departamento, manifestándose como solución para remediar la falta de aquéllos, el propósito de establecer**

**en el Arsenal una fábrica de moneda de cobre, que aunque por entonces no se llevó a efecto, lo realizaron los cantonales en el año 1873.**

En 1823, continuaba prolongándose la penosa situación de la Marina, que tenía exhausta la caja de caudales del Departamento, manifestándose por entonces como solución para remediar la falta de aquéllos, el propósito de establecer en el Arsenal una fábrica de moneda de cobre.

El escrito en que consta el propósito relativo a dicha fábrica, era del tenor siguiente:

«El Almirante del Departamento con esta misma fecha me dice lo que sigue: Instruido de la instancia que me acompaña V. S. a su oficio del 24 del actual, y promueve la Maestranza de este Arsenal Nacional, en solicitud de que se le facilite algún socorro para poder ocuparse en todos los trabajos a que se la destina, ya sea dentro o fuera de él, que puedan convenir a la defensa de la plaza, al mismo tiempo que me sirve de la mayor complacencia el ver los buenos deseos de que se halla animada dicha clase, no puedo menos de decir a V. S. que en este momento me veo imposibilitado de facilitarles el auxilio que con tanta justicia piden, por hallarse exhausta de caudales la Tesorería del Departamento, pero que penetrado como lo estoy de sus necesidades, así como de las que experimenta la Plana Mayor, no perdonará medio ni fatiga alguna para aliviar su miseria, no dudando de que por su parte procurarán hacer cuantos esfuerzos y sacrificios sean dables y sean compatibles con su situación para rendir a la Patria los servicios que exige de todos en las actuales circunstancias, pudiendo V. S. indicarles de que entre otras medidas que van a adoptarse para la subsistencia de todos los que residen en esta plaza y Departamento lo es, el del establecimiento de una fábrica de moneda de cobre para que supla y remedie la falta que hay de caudales. Lo que

traslado a V. S. para que lo haga saber a los interesados, por resultas de la instancia que se menciona, y a la que dí el giro que correspondía.—Dios guarde a V. S. muchos años —Cartagena 27 de junio de 1823 —Francisco Millán. Señor Director de construcción».

No se llevó a efecto el establecimiento de la fábrica de moneda por esta fecha, pero en cambio, en el año 1873, los cantonales, ante la escasez de dinero que había en la plaza se incautaron de la plata en barras que en Santa Lucía tenía la fundición de Figueroa, o sea la actual de la Compañía de Peñarroya, y establecieron en el Arsenal una Fábrica de Moneda, de la que publicamos un grabado, y en ella acuñaron piezas de a duro, como las que reproducimos, y de a medio duro, y parece que alguna de oro, aun cuando de éstas no hemos podido hallar ningún ejemplar. Esta fábrica fué destruida por una granada disparada contra el Arsenal, por las tropas del Gobierno.

**Contrasta la situación agobiante a que el Estado había llegado, en los tiempos a que nos referimos, con la próspera en que se hallaba en el siglo anterior, en el que era tal la importancia de los caudales que de América venían a España, que en sólo seis años de los que fué Ministro el marqués de la Ensenada, entraron en la península más de tres mil setenta y siete millones de reales.**

Contrasta la situación agobiante a que el Estado había llegado, con la próspera en que se hallaba en el siglo anterior, en el que era tal la importancia de los caudales que de América venían a España, que en solo seis años de los que fué Ministro el marqués de la Ensenada, o sea desde 9 de enero de 1748 hasta el 5 de marzo de 1754, entraron en

la península; en oro y plata, monedas labradas y pasta, las siguientes cantidades:

En 1748.....	2.716.732	pesos fuertes	
» 1749.....	30.230.485	»	»
» 1750....	29.942.030	»	»
» 1751.....	10.960.069	»	»
» 1752 sin lo buceado del «Soberbio».....	20.140.746	»	»
» 1753 con lo del «Dragón» de 1754	21.426.101	»	»
<u>Total.....</u>	<u>115.416.163</u>	»	»

Fernández Navarrete calcula que han venido, fuera de registro, 14.428.270 pesos fuertes, y a razón de cuatro millones anuales en frutos. Según se apreció por el Consejo de Indias en expediente reservado, resulta que se elevan aquellos caudales, durante los seis años citados a un total de 153.844.433 pesos fuertes, o sea más de tres mil setenta y siete millones de reales vellón en oro, plata y frutos, que corresponden a un promedio de cerca de quinientos trece millones en cada año, aun sin incluir las crecidas cantidades enviadas durante dicha época a la Habana, para la construcción de navíos y compra de Tabacos, con lo que tan grandes beneficios obtuvo la Real Hacienda.

Toda esa prosperidad se debía a los gloriosos marinos y navegantes españoles, y demuestra por sí sola la importancia de la Marina y la influencia tan decisiva que tenía, lejos de ser una carga, en el desenvolvimiento de la riqueza y prosperidad del país.

**La más importante expedición de dinero que de América llegó a España, es la que trajo en «El Vencedor» y demás bajeles de su mando, don Carlos Reggio, que fué Capitán General de este Departamento.**

La más importante expedición de dinero que de América llegó a España, es la de 13 de julio del año 1749, que

ascendió a 22.788.913 pesos fuertes, que fueron traídos en «El Vencedor» y demás bajeles que mandaba don Carlos Reggio, que fué, como es sabido, Capitán General de este Departamento.

**Dos años antes de la fecha en que comenzaron a venir las importantes remesas de fondos que se recibieron en España, esto es, en 1746, ya la Marina iba adquiriendo importancia, singularmente en Cartagena, donde tenía quince bajeles de los treinta y cuatro con que España contaba.**

Dos años antes de la fecha en que comenzaron a venir las importantes remesas de fondos que se recibieron en España, esto es, en 1746, ya la Marina iba adquiriendo importancia, singularmente en Cartagena, donde tenía los siguientes bajeles de guerra: «El Real», de ciento catorce cañones, y «El León», de setenta. «Constante», «América», «San Fernando», «Hércules», «Oriente», «Brillante», «Soberbio» y «Neptuno», de sesenta cañones cada uno; «Alcón», de cincuenta y dos, y «Javier», «Retiro», «Paloma» y «Galga», de cincuenta, y «Aurora», de treinta.

Era el de Cartagena, el Departamento donde había mayor número de buques y de los más principales, pues en el Ferrol sólo tenían tres: el «San Felipe», con setenta cañones, y el «Europa» y el «Castilla», con sesenta cada uno. En Cádiz estaba a la sazón el «Glorioso», de setenta cañones y cuatro bombardas.

«El Reina» e «Invencible», de setenta cañones cada uno, y «San Antonio», «Real Familia», «Nueva España», «Fuerte», «Dragón» y «Conquistador», con sesenta, y «Bizarro», con cincuenta, se hallaban en la Habana.

En el mar del Sur, había también uno de cincuenta cañones, «La Esperanza».

Eran pues, treinta y cuatro los buques con que España contaba en aquella fecha, según el detalle que da Navarre-

te en la Biografía que publicó del marqués de la Ensenada, Ministro de Marina de aquella época.

**La Marina militar, es uno de los elementos que más contribuyen al engrandecimiento y poderío de un pueblo; su benéfica influencia no se limita a sostener el pabellón que enarbola, como hallamos al recorrer la Historia de España, en la que se ve que la Marina siempre ha sido indispensable para el sostenimiento de nuestra independencia y el desarrollo de la riqueza industrial.**

La Marina militar, es uno de los elementos que más contribuyen al engrandecimiento y poderío de los pueblos. Su benéfica influencia no se limita exclusivamente a sostener en los mares los derechos de la nación que representa y el honor del pabellón que enarbola; tiene además una preponderancia muy marcada en la suerte de la Marina mercante, a la que se une con tales vínculos de afinidad, que no pueden existir aisladamente sin prestarse mutuo auxilio.

Siempre se ha dicho que el barómetro de la Marina mercante era la de guerra, así como que por el número de buques de la primera, se puede juzgar acertadamente el estado de pujanza en que se encuentran el comercio, la industria y los demás ramos de utilidad general de una nación.

Así, si recorremos la Historia de España, desde los más remotos siglos hasta nuestros días, veremos que la Marina de guerra ha sido considerada en todas las épocas por los más eminentes hombres, como el medio más necesario e indispensable para el sostenimiento de nuestra independencia y el desarrollo de la riqueza industrial, y podemos decir que la Marina española, de la que los extranjeros han copiado sus ordenanzas, sus reglamentos y hasta sus tratados de navegación, ha sido la maestra de todas las demás.



**Siempre se ha considerado de urgente necesidad el fomento de la Armada nacional, y esto es lo que ha hecho adquirir a este Departamento la vida y animación que tanto han influido en la prosperidad, no solo de Cartagena, sino de España entera, y si esta ciudad fué elegida para la construcción de uno de los Arsenales de Marina, bien pronto sirvió para convertir a España en un emporio de riquezas.**

Siempre se ha considerado de urgente necesidad el fomento de la Armada nacional, y esto es lo que ha hecho adquirir a este Departamento la vida y animación que presenta y que tanto ha influido en el fomento de la riqueza y prosperidad, no solo de Cartagena, sino de España entera, que sin una Marina de guerra, fuerte y poderosa, no puede ser nunca estable, ni seguro su poderío y su influencia.

Si en el reinado de don Fernando VI fué elegida Cartagena para la construcción de uno de los Arsenales de marina, por su hermoso y buen puerto, reputado como el mejor de todos los del Mediterráneo, bien pronto sirvió para convertir a España en un emporio de riquezas y para que recobrase su antigua importancia y prestigio, pues establecida aquí en 1746 la fábrica de Galeras que sirvió de base al grandioso e importantísimo proyecto del Arsenal, tal como hoy lo conocemos, ya en el año 1748 comenzaron a recibirse fuertes sumas de dinero de América, que sin Marina de guerra que las transportase y defendiese, no podían ser traídas a España, como llegaron, a razón de más de quinientos millones de reales vellón, en promedio anual, desde 1748 a 1753, según ya referimos, y volvió la decadencia, no ya de Cartagena, sino de España, cuando perdimos nuestro poderío naval.

**Lo dicho nos lleva al convencimiento de que España sólo puede ser grande, reconstituyendo su Ejército y su Marina, acumulando**

**en Cartagena, por lo que a la defensa de esta Base Naval se refiere, los elementos de que la ciencia naval y militar pueden dotarla, para hacerla inexpugnable como invencible baluarte de la independencia española.**

Lo dicho nos lleva al convencimiento de que España sólo puede ser grande, reconstituyendo su Ejército y su Marina; acumulando en Cartagena, por lo que a la defensa de esta Base Naval se refiere, los elementos de que la ciencia naval y militar pueden dotarla, para hacerla inexpugnable, como invencible baluarte de la independencia española. Así, nuestro magnífico Arsenal, no debemos mirarlo simplemente como monumento que recuerde nuestras antiguas grandezas y que traiga a la memoria otras épocas en que la prosperidad y la abundancia eran notables en España, como ocurría en los tiempos en que a ella acudían en gran cantidad los caudales de Indias, que ya hemos visto que sólo en seis años se elevaron a más de tres mil setenta y siete millones de reales, sino como elemento que tan visiblemente afecta y alcanza a todos los órdenes de la vida del Estado.

**En Cartagena, tenemos todos cuantos elementos son necesarios para la construcción y aprovisionamiento de las más formidables flotas, excepción hecha del agua, y es sensible que invertidas en este establecimiento, honra de la nación, tan considerables sumas, no se haya atendido al abastecimiento de aguas.**

En Cartagena, tenemos todos cuantos elementos son necesarios para la construcción y aprovisionamiento de las más formidables flotas, excepción hecha del agua, y es verdaderamente sensible que el Estado, que ha invertido cuantiosas sumas en la creación de este establecimiento naval, que constituye una de las obras más admirables de la nación, y en su sostenimiento y desarrollo, no haya dedi-

cado hasta ahora la atención debida a resolver el problema básico del mismo, o sea el abastecimiento de aguas.

**Sólo en el período de cincuenta años que media entre 1730 y 1780, se han invertido en el Arsenal y obras con él relacionadas, más de mil quinientos millones de reales, y no podemos menos de dolernos de que hasta aquí no se haya completado esa obra con la dotación de agua, lo mismo para la Marina, que para la población civil y militar.**

Al considerar que España ha invertido en Cartagena, en su hermoso Arsenal, en dotarle de cuantas dependencias requería la Marina a que éste servía de base, solamente en el período de cincuenta años que media entre el de 1730 y 1780, más de mil quinientos millones de reales de vellón, que costaron los castillos, murallas, provisiones, sueldos, etc, que tan pujante vida dieron a la población, que alcanzó con ello un gran desarrollo comercial, no podemos menos de dolernos, de que hasta aquí no se haya completado esa obra con la dotación de agua, lo mismo para la Marina, que para la población civil y militar, con las que aquella convive y se complementa, siendo todas juntas causa de la riqueza y prosperidad de Cartagena en todos los órdenes.

**Al efecto de señalar la importancia que el Arsenal da a la ciudad, bástenos decir que en 1749 había ocupados en los trabajos de aquél, muy cerca de cinco mil doscientos hombres entre maestranza, forzados y esclavos, y que hoy, solamente en los Astilleros y dependencias de la Sociedad Española de Construcción Naval, hay unos dos mil trescientos obreros, que constituyen el más poderoso elemento de vida para la localidad.**

Bástenos señalar, al efecto de remarcar la importancia que el Arsenal da a la ciudad, que en 1749 había ocupados

en los diversos trabajos del Arsenal, muy cerca de cinco mil doscientos hombres, de los que unos mil novecientos constituían la Maestranza, y el resto, o sean tres mil doscientos setenta y seis, eran forzados y esclavos. Un siglo después, en 1891, se había reducido a dos mil ciento quince el número de trabajadores, que en mil novecientos dos aún había disminuido de modo considerable, pues quedaba reducida toda la maestranza, a mil trescientos dieciocho hombres. Hoy, solamente en los Astilleros y dependencias de la Sociedad Española de Construcción Naval, hay unos dos mil trescientos obreros, lo que constituye el más poderoso elemento de vida para la ciudad, sin cuyo establecimiento industrial viviría en la mayor penuria, mientras que con el esplendor a que ha llegado, se va, paralelamente, elevando el prestigio español y sacando a la Patria, en unión de los demás Arsenales de Ferrol y Cádiz, de la decadencia que tristemente se inició para la Marina desde el desastre de Trafalgar y que se agravó con las pérdidas coloniales.

**No sabemos adonde se hubiera llegado si España no pensase seriamente en hacer Marina, en hacer Ejército, y sobre todo en hacer Patria, como se esfuerza en conseguir el general Primo de Rivera, que, con el Gobierno que preside, ha dado pruebas de conocer el alcance y grandísima importancia del problema de dotación de aguas, facilitando el medio de llevarla a cabo.**

No sabemos adonde se hubiera llegado si España no pensase seriamente en hacer Marina, en hacer Ejército, y, sobre todo, en hacer Patria, como se esfuerza en conseguir el General Primo de Rivera. Este, con el Gobierno que preside, es el único que en lo que a las aguas potables afecta, dando pruebas de conocer el alcance y grandísima importancia del problema, ha facilitado el medio de que sea definitivamente un hecho el abastecimiento de ellas, a esta

importantísima Base Naval, sin lo que no podría subsistir.

Aun cuando nuestro Arsenal posea todos los elementos que son precisos para las más perfectas y modernas construcciones navales y, sin ser tributario del extranjero, pueda proporcionar y elaborar todas las piezas y todos los efectos que constituyen el maravilloso conjunto de los más modernos buques de guerra, sin agua abundante y buena, no podrán ser abastecidos de tan necesario elemento, ni cabe considerar a Cartagena como base completa de su aprovisionamiento.

**Cartagena, podrá construir en sus Astilleros excelentes buques, pero no servirá para Base Naval de éstos, mientras no puedan hacer aguada aquí, y no hay que olvidar que a base de ser árbitros en el Mediterráneo, a la sombra del ordenen el interior y de cordialidad en el exterior, y dando alas a cuantas fuentes de riqueza proporcionan vida material al país, es como llegaremos a la salvación de éste.**

Podrá construir Cartagena en sus Astilleros excelentes buques, pero no servirá para Base Naval de éstos, mientras no puedan hacer aguada aquí, y no hay que olvidar que el dominio de nuestras estratégicas posiciones, eficientemente dotadas, representa tener mucho adelantado para ser árbitros en el Mediterráneo, y a base de esto y a la sombra del orden en el interior, y de cordiales relaciones con el exterior; con paz y trabajo; haciendo prosperar las industrias establecidas y creando otras nuevas; extendiendo y mejorando el comercio; perfeccionando la agricultura por medio de los riegos, a los que tan repetidas veces nos hemos referido, y dando alas a cuantas fuentes de riqueza proporcionan vida material a una nación, como hoy se viene haciendo con la española; con fé ciega; poniendo todos, sin desmayos ni egoismos, nuestras actividades en favor de la

obra de la prosperidad del país, es como llegaremos a la salvación de éste, de la comunidad, y a la prosperidad de la vida de cada cual, pues el mejoramiento social, en el orden general, afecta y alcanza a todos, a la vez que a la nación en conjunto, cuando se labora por ella con fé y patriotismo.

**Por la patria, por la fé y con la fé todo se alcanza. Por ellas vencimos a Francia, con Carlos I; al turco en Lepanto, y a Europa entera, con Felipe V, y por la fé y por la patria se despeñaron los héroes de nuestra historia, desde las abruptas montañas del Astur, hasta las floridas vegas de Granada.**

Por la patria, por la fé y con la fé, todo se alcanza. Por ellas vencimos a Francia, con Carlos I; al Turco, en Lepanto, en 1571, con Felipe II, y a Europa entera, con Felipe V, y por la fé, y verdaderamente santificado en ella, fué Colón de ciudad en ciudad ofreciendo a los Reyes de Europa un nuevo mundo. Por la fé y por la Patria, sobaron bríos de titanes los héroes de nuestra historia; por la fé y por la Patria, se despeñaron éstos, como aludes que empujase el viento, desde las abruptas montañas del Astur, hasta las inmensas llanuras de Castilla, regando el campo con sangre que hacía germinar en el fondo de los sepulcros nuevas e invencibles generaciones, y por la fé y por la Patria, llegaron, al fin, a las floridas vegas de Granada, para poner la Cruz sobre la cúpula de sus mahometanas mezquitas, como dijo el señor Leal, y el sello glorioso a la unidad indiscutible de nuestra nacionalidad, cuya reconquista tuvo su iniciación, su origen, en Covadonga, adonde había llegado de Cartágena, por donde vino a España la fé de Cristo, que alentó a las huestes de don Pelayo.

**Los nautas españoles han sido siempre pródigos en hazañas, y, así, podemos citar los nombres de Bonifaz, Sebastián Elcano, don Juan de**

**Austria, Alvaro de Bazán, Lángara, Gallano, Uriarte, Churruca, Gravina y tantos otros, como el cartagenero Juan Fernández, que en el siglo XVI descubrió en el Pacífico, las islas que llevan su nombre.**

Los nautas españoles, han sido siempre pródigos en hazañas, y, así, podemos citar el nombre de aquel bizarro almirante Bonifaz, de quien ya hablamos, que brillantó son sus proezas el sitio de Sevilla, en los tiempos del memorable Fernando el Santo; aquel bravo marino que arribó con sus naves a la ciudad del Támesis produciendo el pánico en la Carthago moderna, al sostener las orientaciones de su señor don Juan Primero; aquel otro ínclito español, hijo de Huetaria, Juan Sebastián Elcano, que fué el primero que dió la vuelta al mundo; el gran don Juan de Austria, aquel enviado de Dios, según la frase inmortal de Pío V, que en el golfo de Lepanto asoló el poder mahometano, salvando a la cristiandad de inminente ruina; don Alvaro de Bazán, terror de los piratas y franceses; Lángara; Gallano; Uriarte; Churruca; Gravina, y tantos otros, como el cartagenero Juan Fernández, que en el siglo XVI descubrió en el Pacífico, las islas que llevan su nombre.

Todos estos marinos escribieron con sus escuadras, páginas brillantísimas de la historia, que acredita el temple de aquellos titanes, que asolados de una parte por las tormentas rugientes y de otra por los cañones ingleses, cumplían, según dijo un escritor, como nuevos héroes de Homero, contra la naturaleza, contra lo imposible.

**El cartagenero Juan Fernández, prestó un señalado servicio a la navegación, además de la importancia que en sí tiene el descubrimiento de las islas que llevan su nombre, y con las rutas seguidas, que aunque no dejan rastro en la superficie de los mares, se fijan en la carta del marino, cual una carretera en tierra,**

**pudo justificarse ante la Inquisición, que le acusó de maleficio.**

El cartagenero Juan Fernández, a quien acabamos de referirnos, prestó un señalado servicio a la navegación, además de la importancia que en sí tiene el descubrimiento de las islas, hecho en 1572.

Este sagaz piloto, en lugar del bordejeo sobre la costa para ir a Valparaíso, lo que hacía interminable la navegación, siguió por primera vez otro rumbo que le pareció más racional, y le permitió no solo descubrir las islas citadas, cuya existencia dedujo de las corrientes aéreas, sino llegar a aquel puerto rápidamente, por lo que tuvo que dar cuentas a la Inquisición, que lo acusó de maleficio, pudiendo justificarse ante ella, prácticamente, con el plano del itinerario que había seguido.

Para este intrépido navegante, el mar no era sólo un elemento ocasional de ilustración al realizar el contacto de razas distintas y de elementos diversos, sino que consideraba la navegación de una eficacia innegable, base de sólida riqueza, que ofrecía a su indomable espíritu aventurero y altamente experto, un tema complicado y digno de estudio, que es el que le llevó decidido a robar sus secretos a los mares, para que descubriesen los ignorados y ricos continentes, cuya existencia ni se había sospechado siquiera.

El descubrimiento de este glorioso cartagenero, provino principalmente de su competencia, que le llevó a realizar su magna empresa, a la vez que enseñaba al mundo entero a acortar las distancias para la navegación, lo que representa una ventaja y economía de gran trascendencia, no ya para aquellos tiempos, sino en los actuales, evitando para siempre inútiles y estériles rodeos con esas rutas marítimas, que, si como dijo un ilustre escritor, no dejan rastro en la inconstante superficie de los mares, se fijan en la carta del marino con tanta seguridad como puede señalar-



se un camino en el plano del territorio nacional, y esto precisamente es lo que sirvió de plena justificación a Juan Fernández, ante las acusaciones de maleficio de que fué objeto por parte de la Inquisición.

Como se vé, a Cartagena le corresponde la dicha de contar entre sus hijos, de todos los tiempos, hombres que le dieron constantes timbres de gloria, y acabarán la ciudad y el campo por engrandecerse, como todos ellos han soñado, viéndola en la cumbre de la prosperidad, cuando aquélla y éste se hallen dotados del único elemento de vida que les falta; de agua potable y de riego, que les proporcionarán los hombres de esta época, cuyos nombres se harán también inmortales, al conseguir que la eterna y más sentida necesidad, se vea satisfecha en un pueblo que cuenta con los honrosos blasones que Cartagena puede ostentar con noble orgullo.

**Del mismo temple que los héroes citados, son los que pelearon en Santiago de Cuba y Cavite, con las escuadras de Cervera y Montojo, en aras del más exaltado amor patrio, coadyuvando con el ejército de tierra a salvar el honor nacional, en aquella desigual contienda contra las escuadras de Sampson y Dewey, por lo que se les tributó en Cartagena, solemne homenaje, en noviembre de 1923, al que se adhirió la nación americana.**

Del mismo temple que los héroes citados, son los que pelearon en Santiago de Cuba y Cavite, con las escuadras de los gloriosos y valientes almirantes españoles Cervera y Montojo, que se batieron con fuerzas muy superiores en número y poder ofensivo y defensivo, en aras del más exaltado amor patrio y del cumplimiento del deber. Por esto, por su desbordante amor a España y por mantener el genio de la raza, no vacilaron un instante nuestros intrépidos y abnegados marinos, en entablar la lucha, coad-

yuvando con el ejército de tierra, a salvar el honor nacional en aquella desigual contienda contra las poderosas escuadras de Sampson y Dewey, que constituyeron infortunados, pero muy gloriosos hechos de nuestra Marina de guerra, como reconocieron, no solo los buenos patriotas; todos y cada uno de los ciudadanos españoles conscientes de la importancia del sacrificio ofrendado en holocausto de la Patria, sino que los mismos norteamericanos, contra los que lucharon, les rendían, primero en el fuero interno de sus conciencias y después públicamente, un tributo de admiración, que acabó exteriorizándose de un modo real en el grandioso monumento que se erigió en nuestro puerto a esos gloriosos héroes. Este homenaje tuvo lugar en el año 1923, en el mes de noviembre, y se asociaron a él, personalmente, S. S. M. M. los Reyes don Alfonso XIII y doña Victoria Eugenia, el Presidente del Directorio Militar, don Miguel Primo de Rivera, y el Embajador de los Estados Unidos, que ofrendó una hermosa corona en nombre de su país, a la memoria de los héroes fallecidos. Este hermoso acto vino a ser un reconocimiento en la revisión de valores y de conductas de nuestros incomparables marinos, que en gigantesca lucha supieron poner de relieve el comportamiento abnegado de las escuadras de que formaban parte, siendo por lo tanto muy merecedores del homenaje nacional que se les tributó y de la justicia que se les ha hecho, hasta por los extraños, ante la magnitud y trascendencia de los actos de sublimidad heroica que supieron realizar y que simbólicamente se han querido perpetuar en Cartagena, por los gloriosos títulos y fimbres que siempre supo dar a España, empezando, en el orden religioso, con la entrada por este puerto de la luz del Evangelio.

**Cartagena, quiso para sí el honor de ver siempre enaltecida la conducta de los bravos marinos de Cavite y Santiago de Cuba y, a ese fin,**

**solicitó y obtuvo el símbolo de los actos de sublimidad realizados; el monumento erigido por suscripción nacional y que se inauguró el 9 de noviembre de 1923, en presencia de los reyes de España, que fueron aclamadísimos, y del marqués de Estella.**

Cartagena, quiso para sí el honor de ver siempre enaltecida, la conducta de los bravos marinos de Cavite y Santiago de Cuba, y, a ese fin, solicitó reiterada e insistentemente, que se erigiese en nuestra ciudad, en este Departamento marítimo, el monumento nacional levantado en honor de aquéllos.

La inauguración de ese monumento, del que se hizo entrega a la Comisión organizadora, en 4 de septiembre de 1923, tuvo lugar el día 9 de noviembre del mismo año, a cuyo objeto, el día 8 hicieron su entrada solemne en Cartagena, S. S. M. M. los Reyes don Alfonso y doña Victoria, acompañados del ilustre marqués de Estella, en medio de incesantes ovaciones y vítores, que constituyeron una verdadera entrada triunfal. Eran aclamaciones nacidas del gran cariño que Cartagena profesa a los Soberanos y de la explosión patriótica que producía la asistencia de éstos al merecidísimo homenaje a los heroicos marinos del 1898, que hubo de tributárseles a las once de la mañana, en medio de la mayor solemnidad.

Hallábanse frente a la tribuna real los supervivientes de los combates navales de Santiago de Cuba y Cavite: en uno de los lados, el Vicealmirante Eulate y el actual Capitán General de Marina, don Juan Bautista Aznar, héroes de aquella jornada, y en el otro, las clases de tropa y marinería.

Este monumento se entregó al Ayuntamiento de Cartagena, que lo mira como una reliquia, según consta en un artístico pergamino, en el que a la vez se conmemora la ceremonia de la entrega, en el que están magistralmente

interpretados y compuestos los motivos principales de la obra, en combinación con reconstituciones plásticas de los combates navales, de los escudos de España y de Cartagena, y de diversos adornos náuticos.

Así se supo rendir en esta ciudad el tributo debido de justicia a nuestros marinos, que el funesto año de 1898 dieron, el primero de mayo, en aguas de Cavite, y el tres de julio, en las de Santiago de Cuba, pruebas fehacientes de la mayor abnegación, de incomparable heroísmo y de sublime amor patrio, con sus insólitas proezas, que tan alto pusieron el nombre del pueblo español y el significado moral de su comportamiento, al entablar combate con barcos de madera o malamente protegidos y dotados de escasísima artillería, con otros que, no solamente les aventajaban muchísimo en número, sino también en corazas, cañones y circunstancias estratégicas.

**Los intrépidos marinos hispanos, en unión de los valerosos habitantes del Caney, Las Lomas y Manila, hicieron a la patria un servicio impagable, sin escatimar su sangre, ni sus vidas, para demostrar al mundo entero que la generación del 98, era digna merecedora de aquella otra de navegantes y guerreros que con su valor y virtud incorporaron a la vida civilizada, los vastos territorios de América.**

Los intrépidos marinos hispanos, en unión de los valerosos habitantes del Caney, Las Lomas de San Juan y Manila, hicieron a la patria un servicio impagable, cumpliendo tan gallardamente con su deber y dejando su honor a salvo y sin mancha, pues no escatimaron ni su sangre, ni sus vidas, para demostrar al mundo entero que la generación del 98, como dijo Anaya Ruiz, era digna sucesora, tenía idéntico temple de alma, igual fortaleza de espíritu, que aquella inolvidable generación de navegantes,

guerreros, cristianizantes y legisladores, que con su valor, saber y virtud, conquistaron e incorporaron a la vida civilizada, los vastos territorios de América y considerable extensión de Oceanía.

**El glorioso monumento que nos ocupa, del que damos varias fotografías, servirá para perpetuar con respeto y admiración, el nombre de los bravos españoles, que supieron mantener el honor nacional inmaculado, con la nobleza nativa de la raza.**

El glorioso monumento que nos ocupa, del que damos varias fotografías, servirá para perpetuar, con respeto y admiración, el nombre de los bravos españoles que supieron mantener el honor nacional inmaculado, libre del vilipendio y del oprobio, merced a la energía inmanente de la nobleza nativa de la raza, que tan espartanamente combatió en las batallas navales a que nos referimos, sin elementos proporcionados para la lucha, como señalaron, sin ser oídos ni atendidos, los ilustres caudillos de las escuadras, con suficiente antelación, para ver de prevenir la infausta y fatal eventualidad a que se les exponía ciertamente, a pesar de lo cual, cumpliendo colmadamente su deber para con la patria, obedecieron ciegamente y presentaron el pecho al formidable enemigo, que tiró sobre ellos con la impunidad absoluta, como decía el mismo Anaya Ruiz, que se dispara contra una baliza en el tiro al blanco.

**En el homenaje a los héroes de Santiago y Cavite, el marqués de Estella, que asistía por primera vez a un acto público, con los Reyes, después de su exaltación a la presidencia del Directorio, pronunció un discurso, que históricamente considerado encierra un gran interés, además de lo que representa por su adhesión al homenaje.**

En el homenaje a los héroes de Santiago y Cavite, a

que nos venimos refiriendo, el marqués de Estella, que asistía por primera vez a un acto público oficial, con los Reyes, después de su exaltación a la presidencia del Directorio Militar, pronunció un discurso, que además de lo que en sí representa, como adhesión al homenaje, históricamente considerado, encierra un grandísimo interés, por la circunstancia de ser, como dijo el mismo General, la primera vez que hablaba ante un pueblo congregado y en presencia de S. S. M. M., honor que también corresponde a Cartagena, que supo expresar su patriótico sentir a los Soberanos y que oyó de labios del General Primo de Rivera el propósito de ir fomentando la Marina y las industrias que habían de dotarla, ya que una y otras representan los medios de prosperidad y riqueza del país, y así vemos lo va cumpliendo, llegando, por lo que al Departamento cartagenero afecta, a lo que Gobierno alguno había llegado; a dar práctica solución al problema eterno del abastecimiento de aguas, sobre el que en otros tiempos tanto se habló y se escribió, sin resultado positivo alguno, porque saber decir y saber hablar son talentos muy distintos.

El discurso a que aludimos fué tomado taquigráficamente, como sigue:

«Señor, Señora: No extrañe a nadie que estas primeras palabras que voy a pronunciar por mandato de V. M. y en su representación, como Jefe del Gobierno, a quien V. M. ha hecho el honor de conferir los destinos de la Nación, produzcan en mi alma honda emoción y el natural balbuceo en mis labios. Quizás la grandeza del acto, quizás la emoción que siento, determinen en mí algún acento inesperado de elocuencia, que no tendrá mis dotes personales, sino que brotará de mi corazón, ante el acto que se celebra.

El señor Presidente de la Comisión del Monumento, ha dicho elocuentemente que no se trata aquí del homenaje a aquellos marinos que ya dejaron en nosotros y en

nuestros corazones el recuerdo de sus nombres; nó, no se trata de rendir un homenaje oficial a los marinos nunca olvidados; a aquellos que quedaron sepultados con sus barcos y culminaron en los mayores actos de heroísmo. El homenaje no es al marino Morgado, que supo defender su barco a pesar de encontrarse gravemente enfermo; el homenaje no es a Fajardo, a aquel hijo de un valiente General que entregó en esta plaza su propia vida en aras de la disciplina; a aquel que supo entrar en el acorazado «Yova» disimulando el dolor de su rostro por llevar un brazo perdido; el homenaje no es al condestable Zaragoza, ni a aquel otro que, castigado por una falta leve, recogió una granada enemiga, queriendo borrar la falta con un alto ejemplo de heroísmo; ni es al médico Ballestero, que asistía a los heridos, estándolo él también; ni al Capellán del «Cristina», que murió suministrando los Santos Oleos; ni es a Villaamil, ni a Cadarso; el homenaje es a aquellos marinos que no tuvieron la suerte de tener un nombre propio, personal, pero que supieron hacer resaltar con sublime heroísmo el honor de la Marina Española.

Pero si algo faltaba para dar mayor esplendor al homenaje, está la presencia de Vuestras Majestades; está la presencia del señor Embajador de los Estados Unidos, representante de aquella nación, que fué nuestra adversaria y que viene hoy a rendir su admiración y respeto a nuestros héroes, en nombre del pueblo que hace un cuarto de siglo nos venciera.

Después de todo, a nadie puede extrañar que la colectividad Marina, tuviera en Santiago de Cuba y Cavite la medida de su más noble y más elevada actuación, aun sin contar con medios para ello, porque tiene un completo sentido de su deber y no puede olvidar aquel lema de Méndez Núñez, grabado en los anales de nuestra Historia: «Más vale honra sin barcos, que barcos sin honra».

Es preciso poner remedio a ello; es preciso que se vaya creando el Ejército y se vaya creando la Marina; pero creando al mismo tiempo las industrias militares que han de dotarles, para que de ese modo nadie pueda decir que esa Marina y ese Ejército son elementos que pesan sobre la nómina del Estado, ya que éstos, con su actuación, representarán uno de los medios de prosperidad y riqueza.

Señor, Señora: El significadísimo recibimiento que ayer hizo a Sus Majestades la ciudad de Cartagena, la noble y legendaria ciudad de Cartagena, demuestra de un modo claro, como esta representación del pueblo español, que recoge el anhelo de todos los demás, ha sabido ver, en los tiempos que corremos, que ha de esperar su prosperidad y su porvenir glorioso de las personas de sus Reyes, que constitucionalmente se desvelan para hacerlo grande y próspero.

Es momento, señores, de unión y también de esperanzas, como ha dicho el Alcalde de Cartagena: de unión entre las fuerzas de mar y tierra y de unión de todo el pueblo español que sabe hacer latir sus corazones con el sentimiento de la Patria, y en forma tan expresiva que a todos nos alienta. La manifestación de ese sentir del pueblo, la ha recogido el de Cartagena, que supo ayer sacar el sol como lo vuelve a sacar en este momento, ante la grandeza del acto, y que supo adornar e iluminar sus calles y sus barcos, aunque no consiguió, ni con los fulgores de sus rayos, hurtar por un momento el brillo de los ojos de las bellas cartageneras.

Señor: De este puerto, tal vez, y si no de este puerto, en estos barcos, saldrá V. M. muy pronto para Italia, a dar estrecho abrazo a otro pueblo mediterráneo, a ese gran pueblo que nos abre su pecho ante la importancia de nuestra política y de nuestra situación.



Yo tengo la seguridad, para disipar toda duda que pueda haber, que cuando V. M. vaya a Italia y quedando al frente del Directorio un ilustre marino, todos los españoles velarán por el orden, ya que el patriotismo de los españoles es, al fin y al cabo, la salvaguardia de nuestra prosperidad.

Señor: Yo no quisiera con mis palabras cansar el ánimo de V. M., pero no puedo omitir las que he de dedicar, mirando la gloria que espiritualmente se recoge en este momento, a los héroes de Santiago y Cavite, en este día en que por primera vez hablo ante un pueblo congregado y en presencia de Vuestras Majestades.

Yo aseguro en nombre propio, en el del Directorio, de la Marina y Ejército, que han sabido hacerse solidarios en este sentimiento de salvación de la Patria, y en nombre de todo el pueblo español, ofrezco, que la salvación de la Patria llegará y será para V. M. el mayor timbre de gloria de vuestro reinado, y que nos dará los elementos necesarios que no tuvieron aquellos héroes, proporcionándonos el bronce espiritual para nuestros corazones y nuestros ánimos.»

**Nuestra Marina no debe esquivar la competencia con ninguna de Europa, en cuanto a la antigüedad, permanencia y gloria de sus des-  
empeños navales, pues antecedió a las de las  
naciones hoy más marítimas, como Inglaterra y  
Francia, a las que solíamos prestarles nues-  
tras galeras en sus guerras, y la mayor parte  
de sus escuadras, aún en el siglo XIV, se com-  
ponían de navíos españoles, que armados en  
guerra y guarnecidos de cien soldados, se ha-  
cían pagar a razón de seiscientos florines de  
oro los de doscientas toneladas.**

Nuestra Marina, no debe esquivar la competencia con ninguna de Europa, en cuanto a la antigüedad, permanen-

cia y gloria de sus desempeños navales. Las marinas de las Repúblicas del Mediterráneo, brillaron con el descubrimiento de América; los habitantes del Norte, solo eran famosos por sus piraterías. La marina holandesa es tan moderna como su República; Inglaterra, no empezó a tener, hasta Enrique VIII, la Armada que aumentó la Reina Isabel y que puso en un pie formidable la Reina Ana, según vemos en la historia.

Nuestra Armada, antecedió a las de las naciones hoy más marítimas, como Inglaterra y Francia, pues ya es sabido que solíamos prestar a ambas, en sus guerras, nuestras galeras, porque hasta el siglo XVII era tan corta su marina, que en 1603 en que murió la Reina Isabel, únicamente tenían los ingleses cuarenta y dos bajeles de guerra y de ellos sólo cuatro podían montar cuarenta cañones.

El Padre Furnier, en su Hidrografía, como el Padre Daniel en su Milicia Francesa, están conformes en que en el siglo XIV, la mayor parte de las escuadras de la nación vecina se componían de navíos españoles y para prueba de ésto afirman que en tiempos de Carlos el Sabio, Fernando de Souza—seguramente han querido decir Fernán Sancho de Tovar, Almirante de Castilla—tuvo honrosos cargos en la Armada de Francia, y lo mismo Luis de España con sus galeras, y que después, Guillermo Bocanegra, gran Almirante de Castilla, se obligó a Felipe el Bello, por convención de 25 de enero de 1346, a suministrar a Francia cuantos navíos necesitara, armados en guerra y guarnecidos de cien soldados cada uno, en el precio de seiscientos florines de oro, por navío de doscientas toneladas.

**El Padre Daniel en su Historia de la Milicia Francesa, advierte que los bajeles de que se componía la Escuadra española, se podían llamar ya de alto bordo, en comparación de las galeras que se habían usado hasta entonces, y**

**que en ellos había ballestas y otras máquinas que lanzaban barras de hierro y enormes piedras para echar a pique los navíos, y desde fines del reinado de Felipe II, empezó la decadencia de nuestra Marina, decadencia que continuó aumentándose hasta la venida de Felipe V.**

El citado Padre Daniel, en su Historia de la Milicia Francesa, advierte que los bajeles de que se componía la Escuadra española, se podían llamar ya de alto bordo, en comparación con las galeras que se habían usado hasta entonces, y que en ellos había ballestas y otras máquinas con las cuales lanzaban barras de hierro y enormes piedras para echar a pique los navíos, asegurando al mismo tiempo que llevaban cañones, cuya noticia, de ser cierta, se puede mirar como la primera vez que se usó en la mar este aspecto de artillería, que tanto se ha mejorado en nuestros tiempos. Esta misma versión la autoriza el referido Padre Furnier, y la expusimos nosotros al referir en la página 94 el combate entre las escuadras de los Reyes de Castilla y Aragón, que tuvo lugar el 9 de junio de 1359, o sea por la época a que alude el citado Padre, ya que la convención que cita es de 25 de enero de 1346. Ya dijimos entonces que el Rey de Castilla acusaba al de Aragón de no haber combatido con arreglo a las leyes de la caballería, por haber empleado la pólvora.

Desde fines del reinado de Felipe II, empezó la decadencia de nuestra Marina, decadencia que continuó aumentando hasta la venida de Felipe V, quien halló reducidas sus fuerzas navales del Norte, a la «Capitana», la «Almiranta» y un galeón, y de aquí parece tomó origen el proverbio común de entonces de que «la Armada de España, dos navíos y una tartana», pero en su reinado la restableció de modo que ya en el de su glorioso hijo, nuestro católico Monarca Carlos III, a quien Cartagena debe

principalmente su prosperidad y engrandecimiento, la podemos suponer sin temeridad, igual o superior en fuerzas a la famosa de Felipe II, cuan no en el número de buques.

**La intermitente Marina francesa, aunque colmada de lauros, se ha visto muchas veces aniquilada; la de España, en aquellas tres épocas generales en que se debe dividir la historia de nuestro continente, siempre se ha mantenido con iguales créditos.**

La intermitente Marina francesa, aunque colmada de lauros, se ha visto muchas veces aniquilada. La de España, en aquellas tres épocas generales en que, sin contar la progresiva actual, se debe dividir la historia de nuestro continente, o sean, la de los antiguos hasta los romanos; la de los bárbaros, hasta el siglo XVI, y la del nuevo sistema de Carlos V, siempre se ha mantenido con iguales créditos. En la primera, con aquellos viajes de sus provincias meridionales que carecieron de semejantes; en la edad media, por las expediciones de las de Oriente; y en la última, por los prodigiosos viajes y descubrimientos con que extendieron el imperio español, haciendo respetar a nuestro Soberano y manteniéndole espaciosos dominios en todos los climas conocidos de la tierra.

**El servicio de Marina, fué el más distinguido y de mayor aprecio de los Soberanos y el común del reino; especialmente desde la expulsión de los moros, no quedó a nuestra nobleza otra ocupación que la de la Armada, que así vino a ser la universal escuela militar y a proporción de los personajes concurrentes a ella, habían de ser las cabezas, que encontramos ser varios príncipes, como don Juan de Austria, Filiberto, Médicis, etc.**

El servicio de Marina, fué el más distinguido y de ma-

yor aprecio de los Soberanos y el común del reino. Especialmente desde la expulsión de los moros, no quedó a nuestra nobleza otra ocupación que la de la Armada, que así vino a ser la universal escuela militar, y a proporción de los personajes concurrentes a ella habían de ser las cabezas o jefes, en cuyo ejército encontramos en los siglos XVI y XVII, cuatro príncipes, que fueron los Serenísimos Señores don Juan de Austria, hijo de Carlos I; don Manuel Filiberto de Sevilla; don Juan Carlos de Médicis y don Juan de Austria, hijo de Felipe IV; y en el XVIII, además del Serenísimos Señor conde de Tolosa, Príncipe de la sangre real de Francia, se ha visto honrada la Marina con el Infante don Felipe, creado Almirante General en 14 de marzo de 1737, siendo constante que en Castilla no hubo dignidad activa anterior, ni de jurisdicción privilegiada más extensa que la de Almirante, cuyo empleo creó el santo Rey don Fernando, con motivo del sitio de Sevilla, y lo confirió en 1246 a don Ramón Bonifaz. Tenía éste para el ejercicio de la jurisdicción sobre todos los ocupados en el mar, jueces y delegados en el puerto de Cartagena, con horca levantada, que era la señal de autoridad y jurisdicción.

**Ya que nos ocupamos en los términos generales que lo hicimos, de la fundación del Arsenal y su progresivo desarrollo y de la Base Naval, daremos también una breve historia del puerto comercial, que no sólo influye en el comercio y tráfico de Cartagena, sino en el de otras regiones.**

Ya que nos ocupamos en los términos generales que lo hicimos, de todo lo relativo a la fundación del Arsenal y a su progresivo desarrollo, de ese Arsenal en el que ya en tiempos de Carlos VI, desde la postura de la quilla de una corbeta hasta hacerse a la mar con S. M., solo se invirtieron cuarenta días, complementaremos lo relativo a la im-

portancia marítima de Cartagena, señalada ya también la de su puerto militar o Base Naval y las glorias que él y sus Astilleros dieron y siguen dando a España, exponiendo algunos antecedentes y una breve historia del puerto comercial.

Es sabido que el puerto de Cartagena, comercialmente considerado, ha tenido siempre una grandísima importancia, constituyendo una fuente de grandes ingresos, no tan solo por lo que influye en el comercio y tráfico de esta ciudad, sino porque su acción benéfica se extendió desde antiguo a otras vastas regiones, a las que llevó también la influencia y ventajas de ese tráfico, lo mismo que sucede hoy, y sobre todo hará crecer las fuentes de riqueza de modo insospechado, el día que disponga del medio de poder facilitar abundante y buena aguada a los buques mercantes, al igual que a los de guerra, en su Base.

Como lógica derivación de ello, comenzaremos a disfrutar entonces una época en que se dará satisfacción a las ansias de renovación, tantos siglos contenidas, en el incremento que ha de adquirir la industria civil del país, paralelamente y en relación con la naval, bases ambas de la riqueza, en unión de la agricultura y del comercio, que singularmente cuando es marítimo, sirve al mismo tiempo como auxiliar eficazísimo de la cultura, por el ambiente de actividad intelectual e intercambio del grado de instrucción y de las ideas que se desarrollan en los varios órdenes del saber humano, con las relaciones comerciales que determinan aquel tráfico.

**Huelga decir que lo mismo la Marina de guerra que la mercante, al mismo tiempo que fuentes de prosperidad para la nación, son vigorosos elementos de cultura que Cartageda ha sabido aprovechar, aprendiendo unas veces y enseñando otras, normas útiles para todos.**

Huelga decir, que lo mismo la Marina de guerra que la

mercante, al mismo tiempo que fuentes de prosperidad y bienestar para la nación, son vigorosos elementos de cultura que Cartagena ha sabido aprovechar constantemente, aprendiendo unas veces y enseñando otras, normas útiles para todos, en diversos órdenes, incluso en el del abastecimiento de agua, en el que ha venido a dar la pauta a otras muchas poblaciones, que hoy son sus aliadas, para el común remedio de una necesidad de toda la vida sentida.

El grandioso puerto de Cartagena, siempre fué considerado como de gran importancia para España, sin remontarnos, para afirmarlo así, a los brillantes recuerdos de pasadas grandezas, que acuden a la mente, deslumbrándola con los áureos reflejos de la magna opulencia que, desde los ciclópeos muros de tan antiquísima ciudad, como dijo el ilustrado ingeniero señor Villasante, se irradiaban por toda la Península ibérica, en la que fueron objeto de preferente atención los yacimientos minerales que ofrecían los montes contestanos, que se aprovecharon por los fenicios, en su afán inmoderado de riquezas, siguiendo las explotaciones ya iniciadas por los indígenas, que dieron ocasión a los cambios de mercancías, aún antes de haberse creado la moneda para regular las transacciones, después de lo cual, el pueblo heleno, extendiéndose por todas las playas del Mediterráneo oriental, difundía su naciente civilización, sembradora de ideas, que a la vez que transformaban las antiguas costumbres y creencias, abrían nuevos horizontes al entendimiento humano.

**La prueba de la intensa navegación que desde el puerto de Cartagena irradiaba para todas partes, ya en épocas muy remotas, nos la da el hecho de haberse encontrado cerca de Cabo de Palos, seguramente por los naufragios producidos por aquellos escollos, gran número de**

**anclas de plomo, que el Padre Fita supone fabricadas en el siglo tercero, antes de Jesucristo.**

La prueba de la intensa navegación que desde el puerto de Cartagena irradiaba para todas partes, ya en épocas muy remotas, nos la da un solo detalle, aparte estadísticas y otros muchos que podríamos citar: Las anclas de plomo que la Sociedad Esponjera del Sur de España, halló entre Cabo de Palos y la Isla Grosa, las cuales fueron estudiadas en el año 1906 por el erudito Padre Fita, quien publicó su estudio en el Boletín de la Real Academia de la Historia, en su tomo 48.

Eran de dos brazas con una longitud total de un metro sesenta centímetros y un peso de ciento noventa y seis kilogramos, ostentando inscripciones griegas que aquel docto académico traduce por: «Júpiter Casio (es el) que salva»; en otras, por: «Venus (es la) que salva». Supone que estas anclas debieron fabricarse en el siglo tercero, antes de Jesucristo, lo que nos denota la antigüedad del tráfico marítimo de este puerto, de donde partían aquellos bajeles con los minerales o metales fundidos a que hicimos ya referencia.

En los mismos sitios de donde se extrajeron dichas anclas, se han recogido otras muchas, también de plomo, de mayor tamaño y peso, con inscripciones latinas.

La razón del hallazgo de tantas anclas en las aguas de Cabo de Palos, obedece indudablemente a los naufragios que produjeran los numerosos bajos y escollos que por allí existen y que fueron causa de que se estableciera el faro de las Hormigas, para avisar a los navegantes del peligro que aquéllos suponen.

Sea cualquiera la explicación que de estos descubrimientos se acepte, es indudable, como dice el Padre Fita, que: «estas anclas tragadas por el mar en el litoral de Ca-



bo de palos, con ser tantas en número, pues llegan, según se dice, a cuatrocientas y tan raras y curiosas, por ser de plomo y algunas halladas a veinte brazas de profundidad, representan un movimiento comercial e industrial, que Estrabon, citando a Polibio, y por su propia cuenta, describe con harta parsimonia».

**Otra prueba de la importancia que en todas las épocas se dió al puerto de Cartagena, la hallamos en una exposición dirigida a la Ciudad en el año 1612, en la que se expresaba ser notorio que la principal causa del sostenimiento de esta República, era el trato y comercio que en ella había, con los que acudían aquí con sus navíos y mercaderías.**

Otra prueba de la importancia que en todas las épocas se dió al puerto de Cartagena, la hallamos, por no citar otros documentos, en una exposición que dirigieron a los señores Justicia y Regimiento de la ciudad, Andrés García de Cáceres, Alonso Ruiz y Eugenio Alvarez de la Rubia, en el año 1612. Expresaban en ella que «era notorio que la principal causa del sostenimiento de esta República es el trato y comercio que en ella hay de los extranjeros, que desde diversas naciones a ella acuden con sus navíos y mercaderías, y que si éste cesara de todo punto, se acabaría esta República y no se podría vivir en ella, por ser la parte de tierra tan estrecha y estéril y proveerse de acarreos de tal manera, que los que de tiempo inmemorial a esta parte han gobernado a esta ciudad siempre han mirado por el sostenimiento de dicho comercio, haciendo a los mareantes que aquí vienen buen trato y acogida, aconsejándolos y amparándolos en sus trabajos y en alguna ocasión tomando esta ciudad por su cuenta su defensa a costa de sus propios y rentas, lo cual es aparte para que el puerto de esta ciudad fuera el más frecuentado de todos

los de Castilla; en que además del beneficio público de esta ciudad lo recibían asimismo las rentas del Mayorazgo y todos los lugares, villas y ciudades de este reino y el de Toledo, Mancha y otras partes, que por él se proveían de trigo, cebada, saladuras, lienzos y otras cosas para su sostenimiento.»

Es, pues, este puerto, del que salieron ciento veinte mil peones, dieciseis mil caballos y treinta y dos galeras armadas para la conquista de Roma, uno de aquellos en que fué mayor el floreciente comercio, pues aquí, aparte de los productos propios del país, venían las riquezas o botines recogidos por las varias expediciones a las regiones del interior, con las que se hacía un gran mercado, al que acudían los barcos extranjeros para adquirir mercaderías españolas, y los indígenas para proveerse de las que por mar o por el interior llegaban a esta plaza, que era un centro comercial de gran renombre, por las numerosas transacciones que se hacían en ella, según consigna Altamira en la Historia de España y de la Civilización Española.

**Desde el año 1721, como ya apuntamos, la limpia del puerto corrió a cargo del Cuerpo de Galeras, satisfaciéndose los gastos por la Comisaría de la Santa Cruzada, y hasta que empezaron las obras del puerto militar, se atendía indistintamente, con los fondos del Estado a la parte de bahía destinada al tráfico comercial y a los bajeles de la Armada.**

Desde el año 1721, la limpia del puerto corrió a cargo, como ya apuntamos, del Cuerpo de Galeras, satisfaciéndose los gastos por la Comisaría de la Santa Cruzada, y hasta que se empezaron formalmente las obras del puerto militar por la construcción de algunos almacenes para custodia de efectos de galeras y navíos reales, se atendía indistintamente, con los mismos fondos del Estado, a la

parte de bahía que ocupaban los bajeles de las Armadas reales y a la que se destinaba al tráfico comercial. Así, en la limpia del puerto, que empezó el 8 de agosto de 1730, se comenzó sufragando el gasto con cuarenta mil reales del fondo de Cruzada y con el producto del impuesto de amarraje, ofreciéndosele también al contratista, que ya dijimos era don Miguel Angel Saranelo, por parte de la Marina, dos pontones con dos gánguiles y cuatro vetas, siéndole pagado el fango por la Hacienda a razón de uno y medio maravedís el quintal castellano, con la obligación por parte del contratista de pagar a cuatro cuartos diarios a los morros y forzados puestos a su servicio.

**En 1788, el puerto de Cartagena estaba señalado a la navegación, por un faro en la Isla de Escombreras y otro en la Punta de Podadera.**

El puerto de Cartagena estaba señalado a la navegación en el año 1788, por un faro en el islote exterior llamado de Escombreras y otro, ya desaparecido, en la Punta de Podadera, a la entrada del puerto, en la costa de poniente, y en la de levante y boca del puerto, que se ven en algunas fotografías y grabados de los que reproducimos; existían ya en 1796 las baterías de Santa Ana y Trincabotijas, y en la de poniente la de Navidad y Podadera, inaugurándose nuevas obras de fortificación de la bahía en 1859, con aumento de baterías. Poco años después se construyó el Castillo de San Julián, en la cumbre del monte del mismo nombre, en cuya falda, cerca del mar, como se representa en los grabados, hubo un fuerte y una batería.

**Puede decirse que hasta el año 1866, era realmente muy poco lo que se había hecho para utilizar el puerto de Cartagena en beneficio del comercio, pues solo había un espigón que arrancaba de las Puertas del Muelle, hasta que se formó luego con el muro de lo que se lla-**

**maba Muelle Alto, la desaparecida dársena de botes, sobre la que se erigió el monumento a los héroes de Santiago y Cavite.**

Puede decirse que hasta el año 1866, era realmente muy poco lo que se había hecho para utilizar el puerto de Cartagena en beneficio del comercio; todos los trabajos y todos los sacrificios se habían llevado a cabo en el Arsenal de Marina y en las fortificaciones de éste y de la plaza, y, por consiguiente, por lo que al muelle comercial afecta, que es la parte comprendida al Este de la línea que une el faro de Curra con la esquina S. E. del Penal, por considerarse el resto como militar, estaba en el citado año 1866 en la situación que figura en el plano que de esta fecha hemos reproducido.

No existía por entonces, para el tráfico de comercio, mas que un pequeño espigón que arrancaba de frente a las Puertas del Muelle, de las que publicamos varias fotografías, así como el plano de la portada que las precedió. Este espigón o muelle figura representado en diversos planos y grabados antiguos y modernos que damos.

Cuando se prolongaron los muros de la batería del Arsenal, que a la antrada de éste vemos en algunos grabados, vino a formarse el Muelle Alto, que aparece en varias vistas y planos, y entre él, por una parte, y el que arrancaba de las puertas, por otra, se formó una pequeña dársena, al principio con playa, llamada de Botes, con muy poco calado, y que estaba limitada al Norte por el muelle de las puertas; al Sur por la boca de entrada, entre éste y el Alto; al Poniente por otro muelle más bajo, que era una especie de avenida para el Alto, que corría a lo largo de las tapias del presidio, del que publicamos un plano y fotografías, al que estaban adosadas varias casetas y barracas particulares, que también reproducimos.

Al pie de la muralla que había al Norte, de la que pu-

blicamos varias interesantes vistas, algunas tomadas en el momento de comenzar su demolición, en 1901, estaba el muelle de escaleras, que se llamaba del Pescado y en él la pescadería, oficinas de Dirección de Sanidad Marítima y la Capitanía del Puerto, todo lo cual se vé gráficamente representado en las fotografías y planos que publicamos, y que van marcando, paso a paso, según las épocas en que están tomados, las evoluciones que han ido sufriendo el muelle y puerto de Cartagena, hasta llegar a la situación en que actualmente se encuentran, singularmente por esta parte en que hoy se halla el monumento a los héroes de Cavite y Santiago y el magnífico edificio de la Junta de Obras del Puerto, que igualmente reproducimos, así como el jardín en que aquél se erigió, y la plaza del Ayuntamiento y entrada a la ciudad por esta parte, todo ello invadido por las aguas de la inundación del 29 de septiembre de 1919, que impedían el acceso al Palacio Municipal y calle de la Marina Española, como no fuese en bote, viéndose uno de éstos en la fotografía correspondiente.

**El primitivo proyecto de construcción del muelle comercial, denominado de Alfonso XII, por haber inaugurado sus obras este Soberano, se basó en ir ganando al mar desde las mismas murallas donde el agua batía, los terrenos necesarios para sus servicios, siendo los primeros estudios y proyectos, de Almazán, que también pensó abrir el puerto en el Almajar, dándole comunicación por el Batel.**

El primitivo proyecto de construcción del hermoso y extenso muelle comercial que hoy disfrutamos, y que más tarde se le denominó de Alfonso XII, por haber inaugurado sus obras este Soberano, según luego veremos, se basaba en ir ganando al mar desde las mismas murallas, donde el agua batía, como aparece en diversas fotografías, planos y

grabados, los terrenos necesarios para el establecimiento de los servicios de aquél, en la forma que se vé en las copias que reproducimos de los planos y fotografías de las diversas fases y épocas de los trabajos, que todas están representadas en el apéndice de esta obra.

Los primeros estudios y proyectos del puerto y muelles comerciales, fueron hechos en 1866 por el Ingeniero don José Almazán, quien parece proyectó algo sobre la construcción de aquéllos en el Almajar, como para el Arsenal había pensado el marqués de la Victoria, si bien Almazán le daba entrada por el Batel, donde desde ahora se hará desaguar, por medio de una galería, el fondo del Almajar, que así se ha defendido contra las inundaciones, al mismo tiempo que se le dan mejores condiciones de salubridad. Publicamos un grabado de esta obra.

Al fin desistió Almazán de su idea y presentó el proyecto que luego se aprobó por R. O. de 12 de noviembre de 1866, con un presupuesto de contrata de 9.471.352'05 pesetas, adjudicándose la obra en 6 de abril de 1867, a don Domingo Estebanot, que se comprometió a terminarla en el plazo de ocho años, pero la cedió a don Francisco Angoitia.

Durante la contrata también redactó proyectos parciales de obras de reformas el Ingeniero don José Rodríguez Acerete, con aumentos de presupuestos, que fueron aprobados en 1 de junio de 1871, para el dique rompeolas de Curra, del que ya nos ocupamos, por importe adicional de contrata de 1.186.778'56 pesetas, y en 9 de junio de 1872, para el de Navidad, por 849.276'14 pesetas, aumentándose también las obras del muelle de costa en 316.843'76 pesetas, lo que hizo elevar el presupuesto total de contrata a la cantidad de 11.824.350'51 pesetas.

El aumento, por lo que se refería a los diques rompeolas, provenía de que en los primeramente proyectados,

la base de escollera quedaba a ocho metros bajo el nivel medio del mar, defendida al exterior con bloques artificiales, como se ve en una fotografía tomada en el momento de la ejecución de las obras, y en otras de después de terminadas con piedra de la cantera del Espalmador, que damos en fotografía.

El presupuesto adicional del muelle, se hizo para que en vez de edificar hasta el de costa, sobre base de escollera, enrasada a seis metros, y desde ella establecer el muro de bloques, se modificase la obra en el sentido que se ha hecho, de fundar el muro directamente sobre el terreno fuerte, con intermedio de ligero enrase de hormigón, y después muelle de fábrica hasta 2'40 metros sobre el agua.

**Durante la época de insurrección cantonal, se retrasaron los pagos al contratista y se le rescindió la contrata, cuando todavía eran escasos los trabajos hechos para el muelle de costa, si bien la liquidación de la obra importó 6.382.959'22 pesetas y 625.000 la de los edificios, maquinaria y material flotante de que el Gobierno se hizo cargo.**

Durante la época de la insurrección cantonal, se retrasaron los pagos al contratista de las obras y éste hubo de pedir y obtener la rescisión de la contrata, en 1 de febrero de 1875, cuando todavía eran escasos los trabajos hechos en el muelle de costa en el que sólo se habían construido pequeñas fundaciones, mediante sacos de hormigón, en el ángulo extremo poniente, como figura en una fotografía de las que publicamos.

El dique rompeolas de Curra, tenía en obras la escollera en toda su longitud y en el de Navidad sólo se había vestido una parte de la suya, pero sin el definitivo talud ni revestimiento alguno.

El dragado, que también formaba parte del proyecto aprobado, no había tenido lugar más que en una proporción

muy pequeña, pues no se habían extraído sino 338.000 metros cúbicos.

Practicada al contratista la liquidación de las obras, incluso los materiales que tenía acopiados, ascendió su importe a 5.341,355'46 pesetas, y no habiéndose conformado el contratista con esa cantidad, formuló reclamación ante la Superioridad, que obligó a reformarla y elevar tal importe, como se aprobó en 30 de agosto de 1879, a la suma de pesetas 6.382.959'22, sin incluir en esta cifra los edificios auxiliares de la construcción, muchos de los cuales estaban levantados en terrenos de Santa María del Mar, por donde actualmente se halla el Balneario de San Pedro. El valor de aquellos y de las instalaciones de maquinaria, material flotante, etc., de que el Gobierno se hizo cargo, se fijó en 625.000 pesetas, según tasación aprobada por Real orden de 21 de junio de 1875.

**Durante el tiempo de ejecución de las obras, se hicieron por el Estado varias concesiones de muelles a particulares, que luego han servido de rémora y de graves dificultades y sacrificios para la Junta, a la que hubieron de revertir las del Muelle de Aznar, que comprendía las de Buergo y Pedreño.**

Durante el tiempo de ejecución de las obras, se hicieron por el Estado varias concesiones de muelles a particulares, que luego han servido de rémora y de graves dificultades para el desarrollo de los proyectos destinados a facilitar los servicios y atender a las necesidades del tráfico del puerto, para lo que fué preciso adquirir por la Junta algunas de esas concesiones, revertiéndolas a ella, como sucedió con el llamado muelle de Aznar, que se adquirió en 1911, para lo que se emitió un empréstito de 1.850.000 pesetas, amortizable en quince años, que terminaron en 1925.

Una de estas concesiones se otorgó en 24 de febrero de



1871, a don Francisco Buergo, que luego cedió sus derechos a don Andrés Pedreño, y consistía en la utilización de los terrenos para construir un muelle, como el del Estado, en el extremo oriente de éste y en el sitio denominado El Batel, prolongándose luego por la costa levante del puerto. Al sucesor de Buergo, o sea el señor Pedreño, se le hizo idéntica concesión en 20 de enero de 1873, a continuación del anterior, esto es, para la costa de Levante, y ambas revertieron a la Junta. A don Ignacio Figueroa, en 25 de abril de 1875, se le otorgó otra concesión, que utilizó para construir un muelle, que amplió el año 1919, dejándolo como hoy se halla, y que se utiliza para el tráfico de la fábrica de fundición y desplatación de plomos, que hoy pertenece a la Compañía Minera y Metalúrgica de Peñarroya.

Entre el terreno objeto de concesión a Pedreño y el de Figueroa, venían utilizando unos muelles, de los que también obtuvieron concesión más tarde, para buques de poco calado, los señores Rolandi y Bosch, siendo dueños también de otro muelle de piedra y terraplén, los herederos de Valarino, en la confrontación de la fábrica de cristal, que a la sazón poseían en Santa Lucía, y que hoy es de la Unión Vidriera de España, quedando aún otra concesión, que era la del señor Casciaro, por el balneario de San Pedro.

**Cuando ya había sido rescindida la contrata de la obra del puerto, la ciudad se hallaba verdaderamente interesada en su prosecución, y por R. D. de 4 de junio de 1875, se creó la Junta encargada de ellas y en 19 de enero de 1877 se le concedió la primera subvención.**

Cuando ya había sido rescindida la contrata de las obras del puerto, la ciudad se hallaba verdaderamente interesada en su prosecución y por R. D. de 4 de junio de 1875, se creó la Junta encargada de ellas, aprobándose seguida-

mente el Reglamento porque ésta había de regirse, y autorizándose, con aplicación exclusiva a dichas obras, el impuesto del recargo del cincuenta por ciento sobre el derecho de descarga, que entonces cobraba el Estado, además de un arbitrio local de muelle sobre la carga y descarga de mercancías, con arreglo a una tarifa que también fué objeto de aprobación y que posteriormente, en 3 de julio de 1886, por lo que afecta al recargo sobre el derecho de descarga, se redujo al 25 por ciento.

En 19 de enero de 1877 se concedió a la Junta la primera subvención, que se fijó en quinientas mil pesetas anuales; tanto la subvención como los recursos o ingresos autorizados para las obras, han sufrido muchas modificaciones, hasta llegar al régimen tributario actual, por servicios, arbitrios, etc.

**Lo recaudado por la Junta, por todos conceptos, desde su fundación en el año 1875, hasta el año 1925, se detalla en el siguiente estado, cuyo total se eleva a 32.584.314'05 pesetas.**

Lo recaudado por la Junta de Obras del Puerto de Cartagena, por todos conceptos, desde su fundación en el año 1875, hasta el de 1925 inclusive, se detalla en el siguiente estado, que se formó con los antecedentes que hemos adquirido, por lo que son rigurosamente exactos, de las oficinas de la Junta, cuyo personal lleva con gran minuciosidad todos los trabajos de estadística, que ponen de manifiesto, de una manera indudable, la importancia de los servicios a que atiende esta entidad y la necesidad de prestarle la debida ayuda, para que aquéllos sean de la mayor eficacia.

En el citado estado o resumen, vemos que la recaudación de que se trata se ha elevado a la respetable cifra de 32.584 314'05 pesetas, que han sido todas invertidas en obras de mejora y servicio del puerto, al que a pesar de todo, no se le ha podido dotar de agua potable, hasta ahora.

**INGRESOS DESDE LA CREACIÓN DE LA JUNTA EN 1875**

AÑOS	RECAUDADO POR LA JUNTA PESETAS	SUBVENCION DEL ESTADO PESETAS	TOTAL PESETAS
1875-76	372.038'25	—	372.038'25
1876-77	456.451'00	—	456.451'00
1877-78	374.814'63	374.999'94	749.814'57
1878-79	367.337'88	416.666'68	784.004'56
1879-80	425.810'34	416.666'68	842.477'02
1880-81	570.467'02	541.666'64	1.112.133'66
1881-82	324.973'04	541.666'64	866.639'70
1882-83	417.943'35	250.000'04	667.943'39
1883-84	341.468'18	124.999'98	466.468'16
1884-85	323.161'92	—	323.161'92
1885-86	298.785'77	—	298.785'77
1886-87	222.751'90	—	222.751'90
1887-88	218.017'69	—	218.017'69
1888-89	196.495'62	—	196.495'62
1889-90	222.870'05	—	222.870'05
1890-91	209.030'61	—	209.030'61
1891-92	220.804'68	250.000'00	470.804'68
1892-93	226.666'22	462.961'38	689.627'60
1893-94	190.496'97	282.038'63	472.535'60
1894-95	192.352'93	618.750'00	811.102'93
1895-96	194.470'78	586.575'00	781.045'78
1896-97	231.011'75	495.000'00	726.011'75
1897-98	225.483'40	494.500'00	719.983'40
1898-99	215.028'02	369.750'00	584.778'02
1899-900-1 <sup>er</sup> S.	110.580'56	250.000'00	360.580'56
1900	285.813'01	589.137'50	874.950'51
1901	254.767'08	454.850'00	709.617'08
1902	275.189'54	250.000'00	525.189'54
1903	294.832'34	200.000'00	494.832'34
1904	298.636'80	100.000'00	398.636'80
1905	305.032'04	299.999'98	605.032'02
1906	332.550'93	206.250'00	538.800'93
1907	335.855'58	220.000'00	555.855'58
1908	287.301'93	250.000'00	537.301'93

AÑOS	RECAUDADO POR LA JUNTA PESETAS	SUBVENCIÓN DEL ESTADO PESETAS	TOTAL PESETAS
1909	271.662'26	220.000'00	491.662'26
1910	266.753'60	220.000'00	486.753'50
1911	262.406'93	220.000'00	482.406'93
1912	313.609'16	220.000'00	533.609'16
1913	324.119'57	430.000'00	754.119'57
1914	319.838'48	430.000'00	749.838'48
1915	182.388'74	430.000'00	612.388'74
1916	212.404'64	429.999'96	642.404'60
1917	183.937'39	429.999'96	613.937'35
1918	240.638'97	429.999'96	670.638'93
1919-20	305.886'85	537.499'95	843.386'80
1920-21	436.173'38	780.000'00	1.216.173'38
1921-22	480.208'56	780'000.00	1.260.208'56
1922-23	482.084'64	800.000.00	1.282.084'64
1923-24	525.455'19	800.000'00	1.325.455'19
Ejercicio tri- mestral 1924.	159.575'52	100.000'00	259.575'52
1924-25	604.699'42	889.200'00	1.493.899'42
<b>TOTALES.....</b>	<b>15.391.135'11</b>	<b>17.193.178'94</b>	<b>32.584.314'05</b>

Yo hemos dicho que en 1 de febrero de 1875 se rescindió la contrata de las obras proyectadas por Almazán y Rodríguez Acerete, y encargada la Junta de su prosecución con las modificaciones sufridas en los primitivos proyectos, y las que luego se fueron sucediendo, en 4 de febrero de 1877, se inauguró solemnemente el período de las obras que habían de constituir la segunda etapa de trabajos, colocándose la primera piedra, por S. M. el Rey don Alfonso XII, por lo que al muelle se le dió su regio nombre.

Ya hemos dicho que en 1 de febrero de 1875, se rescindió la contrata de las obras proyectadas por Almazán y

Rodríguez Acerete, y encargada la Junta de su prosecución con las modificaciones sufridas en los primitivos proyectos, y las que luego se fueron sucediendo en los diversos planes formados en 4 de febrero de 1877, se inauguró solemnemente el período de las obras que habían de constituir la segunda etapa de trabajos, colocándose la primera piedra, por S. M. el Rey don Alfonso XII, por lo que al muelle se le dió su nombre, según resulta del acta que a continuación transcribimos:

«En el año mil ochocientos setenta y siete de la era cristiana, tercero del reinado del Señor don Alfonso XII, en ocasión de hallarse S. M. en la plaza de Cartagena, y accediendo a ruegos de la Junta de Obras del puerto, creada por Real decreto de cuatro de junio de mil ochocientos setenta y cinco, a colocar la piedra o bloque fundamental del muelle comercial proyectado; siendo las dos horas de la tarde del día de la fecha, designada por S. M. previamente, se dignó concurrir al sitio preparado al efecto, acompañado de los Ministros de la corona, Oficiales generales del Ejército y Armada y demás altos dignatarios y autoridades que suscriben; siendo recibido entre los acordes de la Marcha Real y aclamaciones del público, por la expresada Junta de las obras, que tuvo la honra de acompañarle hasta el estrado que se tenía apercebido para la ceremonia, y a cuya inmediación se encontraban ya reunidos el Reverendo Obispo de esta Diócesis, los Senadores y Diputados por esta provincia y los de otras que se encuentran en esta localidad, caballeros Grandes Cruces, Diputación provincial, Ayuntamiento y Junta de Comercio de esta ciudad; comisiones de la Audiencia del Territorio, de la Sociedad de Amigos del País, del Colegio de Abogados, de los cuerpos del Ejército y Armada, empleados, representantes de la prensa y muchas otras personas invitadas al acto. Previa la venia de S. M., el Presidente de

la Junta de Obras del Puerto, pronunció un breve discurso alusivo al acto, dando gracias al Monarca por la protección que dispensaba a las obras, a que S. M. se dignó contestar en términos propios de su benevolencia, alentando a la Junta en la prosecución de la empresa comenzada; y accediendo a que lleve su augusto nombre el muelle que se inaugura. Procediose enseguida a realizar el acto religioso establecido para estos casos, actuando en él de Pontifical el Prelado Diocesano, asistido del clero parroquial y extendida la competente acta, se dignó suscribirla S. M., lo que también hicieron los Ministros presentes, los demás funcionarios designados de antemano y los componentes de la Junta de obras, concluida cuya operación se encerró dicho documento en una caja con ejemplares de los periódicos de la localidad, publicados en este día y monedas con el busto de S. M. En el bloque destinado a ser sumergido se había practicado una hendidura capaz a contener la caja mencionada y se hallaba preparado en una gabarra atracada al pie de la escala central de la plataforma en que se realizaba este acto. S. M. el Rey se sirvió dirigirse a ella y colocar en el sitio designado la mencionada caja, y recibiendo de manos del Ingeniero Director de las obras, don José Rodríguez Acerete, los útiles adecuados, se dignó cubrirla con hormigón hidráulico, hecho lo cual se aproximó la gabarra a una grúa flotante, fondeada convenientemente, con la que se suspendió el bloque, permaneciendo así breve tiempo, y a la voz de ¡viva el Rey! repetida por el numeroso público asistente, fué sumergido, con lo que se dió por terminado el acto. Y para conocimiento de todos y perpetuidad de suceso tan plausible, extiende la presente el infrascrito Secretario de la Junta de Obras del Puerto de Cartagena, en ella, el día cuatro de febrero de mil ochocientos setenta y siete.—Yo el Rey.—A. Cánovas del Castillo, Presidente del Consejo de Ministros —Juan Antequer-

ra, Ministro de Marina —Diego María, Obispo de Cartagena.—Marqués de Irún, Jefe del Cuarto Militar del Rey.—Francisco de Pavía Pavía, Capitán General de Marina del Departamento.—Eulogio Despujol, Capitán General del Distrito Militar.—E. Garrido, Director general de Obras Públicas.—El Marqués de Alcañices, Mayordomo mayor de S. M.—El Conde del Serrallo, Comandante General de Alabarderos.—Jaime Bochs, Alcalde y Presidente de la Junta de Obras.—Antonio García Mauriño, Gobernador civil de la provincia.—Bartolomé Spottorno.—Andrés Pedreño, Diputado a Cortes.—José María Pelegrín.—Simón de Aguirre.—Juan Nebot.—José Rodríguez Acerete.—Manuel Malo de Molina.—Luis de la Guardia.—Pascual Aguado.—El Secretario de la Junta, José Golmayo».

**El plano de las obras del puerto y la paleta que sirvió para que las inaugurase don Alfonso XII, se halla en la Biblioteca particular de Su Majestad.**

El plano de las obras del puerto y la paleta que sirvió para que don Alfonso XII las inaugurase, se hallan en la Biblioteca particular de S. M., según consta en la siguiente comunicación, cuyo original, así como el del acta anterior, se conserva en el archivo de la Junta:

«Hay un membrete que dice: Intendencia General de la Real Casa y Patrimonio.—Excmo. señor: Se han recibido en esta Intendencia y se remiten por la misma para su custodia y conservación a la Biblioteca particular de S. M., la cartera y caja que me ha entregado V. E. y contienen, la primera, el plano de las obras del Puerto de Cartagena, y la segunda, la paleta de plata con su mango primoroso de talla, que sirvió para que S. M. el Rey (que Dios guarde) inaugurase las obras del muelle de dicho puerto, en febrero de 1877, habiéndome encargado Su Majestad manifieste a V. E., como de su orden lo verifico, el

agrado con que ha recibido los expresados objetos.—Dios guarde a V. E. muchos años.—Palacio 1 de octubre de 1879.—B. Cortes Llanos.—Rubricado.—Señor don Fernando Cos-Gayón, Diputado a Cortes por Cartagena».

**En 10 de octubre de 1881, se aprobó el proyecto que se formuló para completar el primitivo plan de obras en el puerto y terminar las que estaban en ejecución, con un presupuesto de 5.438.438'97 pesetas, en el que iba incluido el varadero antiguo que ha sido sustituido por el establecido ahora en Santa Lucía, al lado del nuevo taller mecánico.**

En 10 de octubre de 1881, se aprobó el proyecto que se formuló para completar el primitivo plan de obras en el puerto y terminar las que estaban en ejecución, con un presupuesto de 5.438.438'97 pesetas, que se invirtieron en las torres, modificaciones y adiciones de los diques, aumento general del muelle y en extender a todo el fondeadero del puerto el dragado que anteriormente se había limitado a la confrontación del muelle del Estado con la costa Norte. También se incluyó en ese presupuesto la construcción de un varadero para embarcaciones menores, que ocupaba ochenta metros de línea, en la parte de levante del referido muelle y que hace años ha desaparecido, para sustituirle por otro, con cabrestante eléctrico, que se estableció en Santa Lucía, y que se ve en una fotografía de las que publicamos, con un barco en él, de más de trescientas toneladas.

Al lado de este varadero se construyó un edificio, del que damos una fotografía, para talleres mecánicos, en los que tiene la Junta todos los elementos necesarios para los servicios propios de las obras. Este taller estuvo establecido anteriormente al lado del antiguo varadero, al Levante del muelle de Alfonso XII.



**El relleno de la zona que media entre el paramento del muelle y las murallas, hasta las que llegaba el agua, se hizo con las tierras extraídas de la apertura de la calle de Gisbert, que se abrió para este fin, así como el túnel que la pone en comunicación con el muelle.**

El relleno de la zona que media entre el paramento del muelle y las murallas, hasta las que llegaban las aguas, se hizo con las tierras extraídas de la apertura de la calle de Gisbert, mediante la autorización obtenida por el Ayuntamiento, por R. O. de 27 de mayo de 1878, para que, perforando la muralla, se pudiera abrir luego en el interior, una trinchera en la falda del cerro o Castillo de la Concepción, que es lo que actualmente constituye la calle de Gisbert, por la que vino a establecerse comunicación directa entre la ciudad y el muelle, para lo que el Ayuntamiento hizo las expropiaciones necesarias, ejecutándose por parte de la Junta, los trabajos, de apertura del túnel a través de la muralla y los de extracción de tierras para el relleno de la parte ganada al mar, en la que hay una extensión, que aparece representada en uno de los planos que damos, que es de la propiedad del Ayuntamiento, al que se le cedió por el Estado en 1873, con la obligación de rellenarla.

**En el año 1882, se montó la primera grúa de vapor, fija, de veinte toneladas, y otra movible, que aún existe, además de otras varias que han sido sustituidas con las eléctricas, recientemente instaladas, cuatro con potencia de mil quinientos kilogramos y una de veinte mil.**

En el año 1882, se montó la primera grúa de vapor, fija, de veinte toneladas de potencia, que se vé en algunas fotografías; otra movible, también de vapor, que igualmente reproducimos, porque es la única que hoy queda de esa clase; otras dos móviles, de seis toneladas, del mismo

sistema, y dos más, fijas, de diez. Todas ellas, excepto la ya citada de diez mil kilogramos, han sido ahora ventajosamente sustituidas con las eléctricas, de las que también publicamos fotografías, que constituyen una importantísima mejora sobre las ya alcanzadas en los años anteriores por la brillante actuación de los señores Albacete y La Cerda, para los servicios que están encomendados a esta Junta de Cartagena, cuyo sistema de administración y de ejecución de obras, así como su buen nombre, gozan, dentro y fuera de la localidad, de muy justa fama y bien sólidos y ganados prestigios, que se deben singularmente a las acertadas iniciativas e inteligentísima orientación de su Presidente, el prestigioso cartagenero don Juan Antonio Gómez, a quien secundan unánimemente todos los miembros de la Junta, que asimismo prestan la debida asistencia al culto y distinguido Ingeniero Director, don Vicente Maese, que ha venido a llevar a la práctica, en los tiempos de su dirección, los proyectos que redactaron sus ilustres antecesores, además de los muy importantes que él ha formulado con insuperable acierto.

**Cuando se lleven a cabo los proyectos de las obras y servicios que actualmente hay aprobados y en tramitación, la renovación del puerto será radical y beneficiosísima para el tráfico del mismo.**

Cuando se lleven a cabo los proyectos de las obras y servicios que actualmente hay aprobados, y en tramitación, en su mayor parte debidos a la inteligencia del señor Maese y de sus colaboradores los Ingenieros que trabajan a sus órdenes, con entusiasmo y celo, como el señor Ayuso, que acaba de cesar en el servicio de la Junta, y el señor Morales, que continúa en ella, la renovación del puerto será radical y beneficiosísima para el tráfico del mismo, en el que se emplearán los elementos de máxima eficiencia

y rendimiento en todas las operaciones, especialmente cuando llegue el momento de construir el nuevo muelle, ya aprobado por la Junta, que se levantará normalmente al de Alfonso XII, con todos los elementos necesarios para que las operaciones de carga y descarga sean rápidas y de una extremada economía, lo mismo que las de removido de vagones, que ya ha mejorado en el muelle actual, de modo considerable, con el tendido de vías para el servicio propio del puerto y de enlace entre la Base Naval y línea del ferrocarril de M. Z. A., y con el tranvía a vapor de Cartagena a La Unión y ferrocarril a Los Blancos, que tiene doble acceso al muelle, por Santa Lucía y por el Batel, con tercer carril dentro de los de la vía ancha de M. Z. A.

**Prestan muy buenos servicios en relación con el movimiento de los vagones en las vías, los transbordadores con cabrestante eléctrico.**

Prestan muy buenos servicios en relación con el movimiento de los vagones en las vías, los transbordadores con cabrestantes eléctricos, que pasan aquellos rápidamente al punto o costado de los buques a que corresponde la mercancía que han de tomar o descargar, generalmente haciendo uso de las grúas eléctricas, de pórtico y quince metros de altura libre, para mil quinientos kilogramos, o bien de la de veinte mil, como medios mecánicos para facilitar estas operaciones y el movimiento de mercancías, lo que se complementa para casos especiales, con grúas flotantes, como la de veinte toneladas, gabarras, remolcadores, falúas y demás material de esta índole.

**El ligero y provisional edificio antiguo, de planta baja, que había al lado del que tiene la Aduana, donde se alojaba la Junta, fué demolido y sustituido por el suntuoso actual.**

El ligero y provisional edificio antiguo, de planta baja,

que había al lado del que tiene la Aduana, donde se alojaba la Junta, fué demolido y sustituido por el suntuoso actual, cuyo proyecto se autorizó por Real orden de 14 de septiembre de 1911, época en que se habían construido los cimientos y los muros hasta la altura que se vé en la fotografía que reproducimos.

Durante el tiempo que las obras estuvieron en suspenso, por orden de la Superioridad y por mandato de ésta, se modificó el proyecto por el señor Maese, en 1923, suprimiéndole un piso al edificio, que es como se ha construido y terminado, en el año 1926.

**Cuenta también la Junta con una estación de transformación de corriente eléctrica para asegurar el servicio, principalmente, de los transformadores y grúas. El proyecto de éstas fué aprobado en 5 de mayo de 1921 y se aplazó su ejecución por falta de recursos.**

Cuenta también la Junta con una estación de transformación de corriente eléctrica y dos grupos de alternadores, dinamos de ochenta amperios cada una y doscientos cincuenta voltios y una batería de acumuladores de doscientos cuarenta amperios-hora, que sirven de reguladores y reserva en caso de interrupción de la corriente.

El proyecto de instalación de grúas eléctricas, a que nos referimos anteriormente, fué aprobado por Real orden de 5 de mayo de 1921, y se aplazó su ejecución por falta de recursos y por dificultades puestas por el Ministerio de la Guerra, al depósito y cargaderos de mineral, y el 6 de julio de 1923, se autorizó el concurso para la adquisición de las cuatro grúas de mil quinientos kilogramos, y por Real orden de 1 de marzo, también del 23, se aprobó la propuesta de la de veinte toneladas, del mismo tipo y condiciones que las de mil quinientos kilogramos.

**El puerto de Cartagena, es uno de los más completos y que mejor se están equipando de España, aun entre los de primer orden, y de lo único que carece, es de agua potable, por faltarle la que usaba de los manantiales de Perín, que se han extinguido casi en absoluto. Cuenta con cuba automóvil, básculas, y cuantos elementos precisa para los servicios que tiene encomendados.**

El puerto de Cartagena, es uno de los más completos y que mejor se están equipando en España, aun entre los de primer orden. De lo único que carece, es de agua potable, al extremo de que la red de tubería que para abastecer de ella a los buques, con la procedente de los manantiales de Perín que facilitaba la Compañía Inglesa, hace mucho tiempo que no se usa, a causa de carecer aquella empresa del caudal necesario, y ha tenido que sustituirse, sólo para servicios secundarios de a bordo, por agua no potable, bien de la que se extrae del pozo abierto en el patio del edificio de la Junta, o bien de la sanitaria municipal, que el Ayuntamiento le facilita para esos fines, al objeto de que, por lo menos, aunque sea de agua de mala calidad, no se vean privados de ella, en absoluto, los buques que quieran usarla, sinó para la bebida, para las demás necesidades de los mismos.

Posee también la Junta una cuba automóvil para el riesgo de incendios, básculas, incluso una de treinta y cinco mil kilogramos; cilindro apisonador de vapor, de dieciocho a veinte toneladas de peso en vacío; escarificadora adaptable y todos cuantos elementos precisa un servicio tan importante como el que tiene a su cargo la citada Junta.

**Todos los elementos citados, dan a nuestro hermoso muelle, el aspecto de corresponder a un puerto comercial moderno, de los de primer orden, en el que no se regatea nada para**

**que las mercancías estén perfectamente acomodadas y atendidos todos los servicios públicos del puerto.**

Todos los elementos citados, dan a nuestro hermoso muelle, el aspecto de corresponder a un puerto comercial moderno, de los de primer orden, con amplios tinglados, que se ven en las fotografías correspondientes, los primeros de los cuales, con los almacenes, fueron aprobados por Real orden de 23 de julio de 1890 y se adjudicaron por la de 6 de julio del año siguiente, en ochenta y dos mil pesetas, a la Sociedad Internacional de Construcciones y Contratas de Obras públicas, de Braine Leconte, Bélgica, y los últimos, que se recibieron el pasado año, se dedican, principalmente, a la naranja y demás frutos de la región murciana, a los que se presta por la Junta la mayor atención, para que se haga su embarque en las mejores condiciones de tiempo, acondicionamiento y economía, y cuanto se necesita para que las mercancías estén perfectamente acomodadas y atendidos todos los servicios públicos del puerto, como Aduana, cuyo nuevo edificio, proyecto de la Junta, se está construyendo; Carabineros, Comandancia de Marina, Sanidad Marítima y demás servicios generales, instalados en el suntuoso edificio propio de la Junta, que aparece fotografiado en esta obra.

**Han sido varios los proyectos que desde los primeros años de su fundación, tuvo la Junta de Obras del Puerto para proveerlo del agua necesaria para las aguadas de los buques, pero por las mismas razones que no llegó a conseguirse el de la ciudad, no pudo lograrse el del puerto, que se intentó hasta con el Ayuntamiento, cuando quiso llevarse a cabo el proyecto de Baldasano, que se refería a las aguas de Carrascoy.**

Han sido varios los proyectos que desde los primeros

años de su fundación, tuvo la Junta de Obras del Puerto, para proveerlo del agua necesaria para sus servicios y para las aguadas de los buques mercantes que acuden a este puerto, pero por las mismas razones que no llegó a conseguirse el abastecimiento de la ciudad, no pudo lograrse tampoco el del puerto.

Ese abastecimiento se intentó, unas veces, de acuerdo con el Ayuntamiento, como cuando se quiso llevar a cabo el proyecto de Baldasano, a base de aguas que habían de captarse en la Sierra de Carrascoy, y otras, con independencia de aquél, con las de diversas procedencias, hasta que últimamente, al plantearse el problema, como se ha sometido a la Superioridad para utilizar las aguas del Taibilla, se asoció la Junta al proyecto, ofreciendo y acordando cooperar a la obra, dado el interés tan grande que ésta ofrece para el puerto, con un millón de pesetas, lo que basta a probar cual es la necesidad que el puerto siente de agua y cual el entusiasmo y el interés de la Junta en resolver ese problema.

**Ya vimos la importancia del puerto de Cartagena, desde el punto de vista histórico, militar, geográfico y comercial, corroborando esto último el hecho de que en el año 1925-26 entraron en él mil setenta y cuatro buques de vapor con 1.136.638 toneladas y cuatrocientos ochenta y cinco veleros, con 36.514.**

Ya vimos la importancia del puerto de Cartagena, desde el punto de vista histórico, militar, geográfico y comercial y ahora vamos a dar algunas cifras sobre el movimiento de buques y mercancías habido en el ejercicio económico de 1925-26, que tomaremos por ejemplo, como podríamos elegir otro cualquiera.

Empezaremos por consignar que el número total de buques de vapor entrados en este puerto durante el referi-

do año, fué el que detallamos a continuación, con sus toneladas:

NACIONALIDAD	NÚM. DE BUQUES	TONELADAS
Vapores españoles.....	536	591.653
Id. ingleses.....	89	103.095
Id. italianos.....	47	77.662
Id. alemanes.....	91	70.794
Id. holandeses.....	43	44.950
Id. belgas.....	32	34.862
Id. noruegos.....	118	99.258
Id. franceses.....	44	50.091
Id. suecos.....	34	29.814
Id. dinamarqueses.....	28	18.874
Id. finlandeses.....	7	7.575
Id. portugueses.....	1	244
Id. griegos.....	2	4.991
id. norteamericanos.....	1	333
Id. yugoeslavos.....	1	2.442
<b>TOTALES.....</b>	<b>1.074</b>	<b>1.136 638</b>

El número de los de vela entrados en el mismo período de tiempo, ha sido de 485, con 36.514 toneladas, de los que 476 eran españoles y tenían 33.839 toneladas, ocho italianos, con 1.920 y uno finlandés, con 755.

**El movimiento o conjunto de operaciones de embarque en cabotaje, gran cabotaje y altura, que hubo en este puerto en el año a que nos venimos refiriendo, fué de 322.955'08 toneladas, de las clases que se especifican.**

El movimiento o conjunto de operaciones de embarque en cabotaje, gran cabotaje y altura, que hubo en este puerto en el año a que nos venimos refiriendo, ha sido el que sigue:



NATURALEZA DE LAS MERCANCIAS	TONELADAS
Materiales térreos de construcción.....	1.484'60
Carbones minerales.....	1.103'40
Idem vegetales y leñas.....	7'20
Petróleo bruto, benzol y gasolina.....	51'30
Minerales inferiores al 50 % de ley, pirritas de hierro.....	62.674'90
Idem de cobre.....	200'00
Idem de plomo y antimonio.....	8.913'20
Cobre en torales o barras.....	0'60
Plomo en galápagos y matas cobrizas.....	54.975'80
Las demás menas metálicas.....	64.933'00
Hierro y acero en materiales inutilizados.....	689'50
Lingotes de hierro.....	447'30
Sal común.....	4'40
Abonos minerales orgánicos.....	10.398'20
Corcho en taponos y desperdicios.....	6'20
Vinos y aceites de oliva.....	273'50
Frutas, hortalizas, legumbres frescas y pi- miento.....	77.570'30
Cereales.....	4.190'90
Madera en rollos y de escuadría y pasta de madera para fabricar papel.....	380'80
Forrajes y semillas.....	934'50
Garbanzos y legumbres secas.....	249'30
Ganado { Mayores.—Cabezas.....6.....	8'85
{ Menores.—      »  113.512.....	4.602'53
Maquinaria agrícola.....	1'10
Metálico.....	18'00
Las demás mercancías; primeras materias naturales.....	1.119'10
Artículos semifabricados.....	263'00
Conservas vegetales al natural.....	1.894'30
Artículos fabricados.....	25.559'30
<b>TOTAL.....</b>	<b>322.955'08</b>

El total de mercancías desembarcadas en este puerto,

procedentes de las operaciones de cabotaje, gran cabotaje y altura, en el año que nos ocupa, se detalla a continuación:

NATURALEZA DE LAS MERCANCIAS	TONELADAS
Materiales térreos de construcción . . . . .	14.173'40
Carbones minerales . . . . .	83.620'00
Idem vegetales y leñas . . . . .	3.175'00
Petróleo bruto, benzol y gasolina . . . . .	3.450'10
Fosfatos naturales de cal . . . . .	38.237'00
Minerales inferiores al 50 % de ley, piritas de hierro . . . . .	723'40
Idem de plomo y antimonio . . . . .	11.869'20
Cobre en torales o barras . . . . .	20'20
Plomo en galápagos y matas cobrizas . . . . .	9.971'00
Las demás menas metálicas . . . . .	369'40
Hierro y acero en materiales inutilizados . . . . .	32'10
Lingotes de hierro . . . . .	252'50
Sal común . . . . .	200'00
Abonos minerales orgánicos . . . . .	15.404'80
Corcho en taponos y desperdicios . . . . .	2'20
Vinos y aceites de oliva . . . . .	54'60
Frutas, hortalizas, legumbres frescas y pimiento . . . . .	381'50
Cereales . . . . .	25.969'20
Madera en rollos y de escuadría y pasta de madera para fabricar papel . . . . .	30.229'10
Forrajes y semillas . . . . .	3.211'40
Garbanzos y legumbres . . . . .	4.072'60
Ganado { Mayores—Cabezas . . . . . 30 . . . . .	0'70
{ Menores—      » . . . . . 4 . . . . .	0'20
Maquinaria agrícola . . . . .	22'30
Metálico . . . . .	0'40
Las demás mercancías; primeras materias naturales . . . . .	3.851'60
Artículos semifabricados . . . . .	541'70
Conservas vegetales al natural . . . . .	5'10
Artículos fabricados . . . . .	19.293'40
<b>TOTAL . . . . .</b>	<b>269.134'10</b>

Se eleva, pues, en un año a 592.089'18 toneladas, el movimiento del puerto de Cartagena, en el que, como vimos, entraron en el de 1925-26, entre buques de vapor y de vela, 1559, con 1.136.638 toneladas. El número de éstos en 1889-90 fué de 1.494 y descargaron 174.124.805 toneladas, o sea 84.909'295 menos que en 1925-26. En el año 1900 entraron 1.573 buques, con 205.664'797 toneladas, que representan 31.439'992 más que en el ejercicio cerrado en 1890.

**Contra las 592.089'18 toneladas de mercancías que representaron el movimiento de carga y descarga habido en el año 1925, hallamos 545.874'520 en 1926 y 548.776'710 en 1927, conforme al estado comparativo que damos, en el que se ve aumentó la recepción de carbones y fosfatos y la exportación de minerales de hierro, disminuyendo en cambio la de las demás menas metalúrgicas y la de las frutas y hortalizas.**

Contra las 592.089'18 toneladas de mercancías que representaron el movimiento de carga y descarga habido en el puerto el año 1925, hallamos 545.874'520 en 1926 y 548.776'710 en 1927, según el estado comparativo que para cada producto reproducimos a continuación, por el que se vé aumentó el tráfico general en 1927, en 2.902.190 toneladas, que provienen principalmente de ser mayor la recepción de carbones minerales y de fosfatos de cal y la exportación de minerales de hierro, disminuyendo, en cambio, la de las demás menas metálicas y la de las frutas y hortalizas, así como la importación de cereales y artículos fabricados, estos últimos en la importante cuantía de 5.842'100 toneladas, que significan que se va necesitando menos cada día, acudir al extranjero para proveernos de esos artículos, cuya fabricación, afortunadamente, va aumentando en España.

NATURALEZA DE LAS MERCANCÍAS	TONELADAS		DIFERENCIA	
	AÑO 1926	AÑO 1927	EN MÁS	EN MENOS
Materiales térreos de construcción. . .	17.399'100	23.263'200	5.864'100	»
Carbones minerales. . . . .	68.868'700	95.714'800	26.846'100	»
Idem vegetales y leñas. . . . .	3.849'000	3.416'100	»	432'900
Petróleo bruto, benzol y gasolina. . .	3.876'100	3.738'600	»	137'500
Fosfatos naturales de cal . . . . .	38.013'000	50.738'000	12.725'000	»
Minerales de hierro superiores al cin- cuenta por ciento de ley. . . . .	»	6.000'000	6 000'000	»
Idem ídem inferiores al cincuenta por ciento de ley; piritas de hierro . . . .	46.922'200	66.705'400	19.783'200	»
Piritas ferrocobrizas. . . . .	1.400'000	375'000	»	1.025'000
Mineral de cobre. . . . .	213'000	»	»	213'000
Idem de plomo y antimonio. . . . .	23.261'600	14.204'400	»	9.057'200
Cobre en torales o barras . . . . .	62'700	81'100	18'400	»
Plomo en galápagos y matas cobrizas.	73.355'800	70.634'300	»	2.721'500
Las demás menas metálicas. . . . .	55.836'900	37.702'300	»	18.134'600
Hierro y acero en materiales inutili- zados . . . . .	238'000	1.154'000	916'000	»
Lingotes de hierro . . . . .	531'900	352'300	»	159'600
Sal común . . . . .	234'300	33'000	»	201'300
Abonos minerales orgánicos. . . . .	29.056'300	17.535'200	»	11.521'100

Corcho en tapones y desperdicios...	0'40	0'100	»	0'300
Vinos y aceite de oliva.....	389'130	283'500	»	105'630
Frutas, hortalizas, legumbres frescas y pimiento .....	75.073'300	65.568'400	»	9.504'900
Cereales.....	30.040'900	18.209'300	»	11.831'600
Madera en rollos y de escuadría y pas- ta de madera para fabricar papel..	23.260'600	22.517'600	»	743'000
Idem en ídem destinada a la explota- ción de minas... ..	»	195'000	195'000	»
Forrajes y semillas.....	1.038'700	1.246'500	207'800	»
Garbanzos y legumbres secas.....	3.049'800	3.178'500	128'700	»
Ganados.-Mayores. Año 1926, 5. Año 1927, 156 .....	0'430	8'230	7'800	»
Ganados.-Menores. Año 1926, 93.899 Año 1927, 73.282 .....	1.808'460	1.457'380	»	351'080
Buques conducidos a remolque y res- tos de buques para desguazar.....	»	1.432'900	1.432'900	»
Maquinaria agrícola.....	21'500	22'000	0'500	»
Metálico .....	8'900	16'600	7'700	»
Las demás mercancías; primeras ma- terias naturales .....	5.314'300	5.624'500	310'200	»
Artículos semifabricados.....	947'100	859'000	»	88'100
Conservas vegetales al natural.....	1.690'000	2.239'400	549'200	»
Artículos fabricados.....	40.112'400	34.270'300	»	5.842'100
<b>TOTAL.....</b>	<b>545.874'520</b>	<b>548.776'710</b>	<b>74.992'600</b>	<b>72.090'410</b>

El tráfico a que acabamos de referirnos es el que corresponde solo al puerto de Cartagena, del que dependen también los de Escombreras y Portmán, así como los de Mazarrón y Garrucha, donde se proyectan puertos de refugio, para los pescadores y a la vez para el tráfico comercial.

El tráfico a que acabamos de referirnos, es el que corresponde solo al puerto de Cartagena, del que dependen también los de Escombreras y Portmán, en el último de los cuales, entraron 139 buques en 1927, que representan una exportación de 60.231 toneladas de minerales de hierro y de plomo fundido, principalmente.

Dependen asimismo de la Junta de Obras del Puerto de Cartagena, los de Mazarrón y Garrucha, para los que se redactaron importantes proyectos de construcción de obras que los conviertan en puertos de refugio para los pescadores, además de poder ser utilizados para los servicios generales de carga y descarga de mercancías por los mismos, abaratándose así las operaciones que hayan de realizarse en ellos, en beneficio del comercio y de la industria locales y consiguientemente de la economía nacional.

**Dotado ya el puerto de Cartagena de poderosos medios de transporte, recepción y embarque de mercancías y perfectamente acondicionado y defendido, debe habilitársele de cualquier otro elemento que precise, como el agua, para encauzar hacia él el desarrollo de las grandes líneas comerciales.**

Dotado ya el puerto de Cartagena de poderosos medios de transporte, recepción y embarque de mercancías y perfectamente acondicionado, debe habilitársele de cualquier otro elemento que precise, como el agua, para encauzar sabid y previsoramente hacia él, el derrotero de las gran-

des líneas comerciales, en el que debe ser incluido, por la privilegiada situación geográfica que ocupa.

A tanto obligan el fomento de las vías navales, cada día más necesarias, por ser el medio de transporte más económico y práctico, para el intercambio de productos con todos los países del mundo, y para el desarrollo del tráfico marítimo, que, como consecuencia, determinan esas rutas, que el Gobierno anuncia desea establecer, intensificar y amparar, como dando prueba de que dedica algo más que una superficial atención a los grandes y fundamentales problemas del engrandecimiento de la Nación, y para cooperar a ese fin desde Cartagena, no hay nada más eficaz y de mayor interés patrio, por lo que esta Base Naval supone en orden a la seguridad del Mediterráneo y a nuestra real influencia en él, que dotar de abundantes caudales de agua al Arsenal, a la ciudad y al puerto comercial, como es el anhelo constante del presidente de la Junta de este último, Sr. Gómez Quiles, que tanto la prestigia.

des líneas comerciales, en el que debe ser incluido, por la privilegiada situación geográfica que ocupa.

A tanto obligan el fomento de las vías navales, cada día más necesarias, por ser el medio de transporte más económico y práctico, para el intercambio de productos con todos los países del mundo, y para el desarrollo del tráfico marítimo, que, como consecuencia, determinan esas rutas, que el Gobierno anuncia desea establecer, intensificar y ampliar, como dando prueba de que dedica algo más que una superficial atención a los grandes y fundamentales problemas del engrandecimiento de la Nación, y para cooperar a ese fin desde Cartagena, no hay nada más eficaz y de mayor interés patrio, por lo que esta Base Naval supone en orden a la seguridad del Mediterráneo y a nuestra real influencia en él, que dotar de abundantes caudales de agua al Arsenal, a la ciudad y al puerto comercial, como es el anhelo constante del presidente de la Junta de este último, Sr. Gómez Quijes, que tanto la prestigia.

El agua es un elemento esencial para el desarrollo de la actividad económica y social de un puerto, y su falta constituye un grave obstáculo para su progreso. En consecuencia, es necesario adoptar medidas para garantizar un suministro adecuado de agua en todo momento.

Dado que el puerto de Cartagena es un punto clave para el transporte de mercancías y pasajeros, resulta imprescindible garantizar que el agua disponible sea suficiente y de buena calidad para atender a las necesidades de los usuarios.



# INDICE

## TERCERA PARTE ANTECEDENTES HISTÓRICOS

	<u>PÁGINAS</u>
La ciudad de Cartagena, en marzo de 1651, hizo una probanza para eximirse del pago de los 95.000 ducados del censo de Preve, tomado para la conducción de las aguas de los ríos Castril y Guardal, y para que se le restituyese la Sede episcopal.	3
Comienza la tramitación de la probanza por la declaración del testigo Juan León, quien dice sabe que desde que se tomaron a censo los 95.000 ducados de Preve, la ciudad está muy pobre y despoblada.	6
Otros testigos corroboran por completo la declaración de Juan León	10
En 6 de Noviembre de 1653, cayó sobre Cartagena una lluvia torrencial, que dejó el Almajar convertido en una laguna, y la inundación que produjo, destrozó las huertas y quitó los riegos en ellas, causando destrozos en la ciudad, en la que ya se sentía la falta de agua para los vecinos y para las Armas de S. M.	10
Las lluvias torrenciales del 6 de noviembre de 1653, se extendieron también a Murcia, produciendo una	

espantosa inundación.....	12
En enero de 1654, aún no había sido desaguado el Almajar, por la escasez de fondos del Municipio, y se hizo un reparto entre los vecinos para reunir los 400 reales que se necesitaban.....	12
La abundante lluvia del año 1653, produjo en el término de Cartagena tan exuberante cosecha de granos, que el Ayuntamiento pidió permiso para imponer ciertos arbitrios y aplicar su importe a la reparación de fuentes y cañerías, porque los vecinos se veían obligados a beber aguas dañosas a la salud, y las Armadas no podían hacer aguada.....	13
El Ayuntamiento dió el parabién al marqués de los Vélez, por su casamiento con doña María de Aragón, y le rogó se interesase cerca de S. M. para que concediera la licencia solicitada para el arbitrio de exportación de granos, y se mandó gastar lo que fuera necesario para poner corriente el agua de las fuentes, para el sustento de los vecinos.....	14
En el año 1654, para proporcionar recursos al Ayuntamiento, con que ayudar a proveer de agua a los vecinos y a las Armadas, se autorizó la exportación de 20.000 fanegas de trigo.....	16
El 4 de diciembre de 1654, se intentó ejecutar al Ayuntamiento por 516,000 reales de la pensión de los censos de Juan Bautista Preve.....	18
No encontramos que el Ayuntamiento, en varios años, haya vuelto a ocuparse del asunto relativo a las aguas, hasta que en 6 de julio de 1660, se habló en Cabildo de tres Reales Provisiones, obtenidas a pedimento de don Agustín Ignacio Preve.....	19
En 13 de Julio de 1660, varios Regidores presentaron la cuenta de los maravedís que se les dieron para la defensa y liquidación del pleito de Preve, e hi-	

- cieron demostración de que aquél estaba alcanzando en ciento ochenta mil ochocientos ochenta y nueve reales, en lugar de adeudarle la Ciudad lo que le reclamaba, por lo que se mandó proseguir el pleito. 20
- En el mismo Ayuntamiento de 13 de julio de 1660, la Ciudad dijo que todos los vecinos estaban pagando los impuestos del censo de los noventa y cinco mil ducados, que había tomado de Preve, para la conducción de los ríos Castril y Guardal y que rindiendo estos impuestos más de lo que importaban los réditos, venían cobrando, sin intervención de la Ciudad, mucho más del importe de ellos. 21
- En el Cabildo celebrado el 5 de marzo de 1661, se quejó el Ayuntamiento de lo gravado que se hallaba por los embargos que pesaban sobre sus propios, hallándose la ciudad imposibilitada de cumplir sus obligaciones y defender sus privilegios y franquezas, singularmente por el censo de los noventa y cinco mil ducados que se tomaron para la conducción de las aguas de los ríos Castril y Guardal. 24
- No era solo el Ayuntamiento el que manifestaba sus quejas por la situación a que le había llevado el negocio de Preve, sino que al Concejo llegaron también las de los arrendatarios de las rentas de mollajes y otras, a los que había encarcelado el Licenciado Bartolomé Cárdenas, por querer cobrarles lo recaudado para el pleito de Preve, en lugar de entregarlo al Ayuntamiento. 26
- En una escritura otorgada en 3 de junio de 1661, se hizo constar el convenio de haberse ajustado y dado forma a la cuenta y razón de lo que valían los arbitrios y de lo que importaban los réditos del censo de Preve. 27

- Por la primera condición de la citada escritura, la Ciudad se obligó a hacer que los arrendadores de ella, afianzaran las rentas y cantidad líquida pagadera . . . . . 29
- El Capitán Agustín Ignacio Preve, se obligó a que cumplido cada año del arrendamiento de la renta, haría en el plazo de tres meses las diligencias judiciales contra los arrendadores y sus fiadores, para la cobranza de los arrendamientos, dando cuenta a la Ciudad de ello . . . . . 29
- Se impuso como condición, que si pasados tres meses en que el Capitán Preve había de ejecutar y trabar las ejecuciones, no lo hubiera hecho, sería de su cuenta y riesgo la cobranza de la cantidad líquida por el arrendamiento de las rentas . . . . . 31
- En la condición quinta, se disponía que el Ayuntamiento se obligaría para mayor firmeza de los arrendadores, a pedir una facultad a S. M., no obstante la que ya tenía . . . . . 32
- Con arreglo a la condición sexta, no se podría librar maravedí alguno de los efectos y rentas propuestos para la paga del censo, más que hasta cuatro mil reales cada año, para las limosnas que se acostumbraba a dar al clero, conventos de la ciudad e Inquisición . . . . . 32
- Al convenio con el Capitán Preve, no se le dió más tiempo de duración que el que él fuera administrador de los bienes y haciendas de su padre . . . . . 33
- Se consignaba que el contrato referido, no había de perjudicar el derecho que la Ciudad tenía intentado en razón de no deber pagar los censos . . . . . 34
- El capitán Preve, hace constar que respecto a los instrumentos y escrituras de fundación del censo que la Ciudad le paga, no está obligado a dar cuenta a ésta, ni a persona alguna, de lo que ha cobrado, y que

- si accede a ello, ha sido por la buena urbanidad. 35
- Se establece en la décima condición, que la escritura con lo pactado, había de ser aprobada por el Ayuntamiento, obligándose sus comisarios, por una parte, y Preve, por otra, a estar y pasar por todas cuantas condiciones se han puesto. 35
- Como consecuencia de la escritura de 3 de junio de 1661, en 31 de diciembre del mismo año, se otorgó otra de ajuste de cuentas entre la Ciudad y don Agustín Ignacio Preve. 37
- Por cuenta del cargo ya referido, de seiscientos ochenta y nueve mil setecientos reales, se le han hecha buenos a esta Ciudad veintinueve mil quinientos treinta y seis reales, cobrados por Preve, de Miguel de Figueroa, aparte de otras cantidades de diversas personas. 41
- En el libro Capitular aparece, con relación a la misma escritura, el testimonio del Escribano Francisco Franco, en el que se hace constar que en el Cabildo de 28 de marzo de 1662, se vieron dos escrituras otorgadas entre la Ciudad y don Agustín Ignacio Preve, relativas a los censos de las aguas, y la escritura de conformidad de las cuentas, entre ambas partes. 49
- Oídas y entendidas las anteriores escrituras, fueron aceptadas por el Ayuntamiento, y en ellas consta de una manera fehaciente, el enorme sacrificio de cerca de setecientos mil reales, que sólo en diez años satisfizo Cartagena, para la conducción de los ríos Castril y Guardal. 50
- Otorgada la escritura de arreglo de cuentas entre la Ciudad y Preve, en 31 de diciembre de 1661, no volvió a tratarse seriamente del asunto de la conducción de los ríos Castril y Guardal, si bien la Ciudad seguía sacrificándose con la paga de las pensiones

- de las cantidades facilitadas para aquel fin ..... 52
- La ruina y la desolación de Cartagena, no sólo eran debidas a los continuos impuestos que sobre ella pesaban, sino a los constantes donativos forzosos que se hacían para la Corona ..... 54
- Las numerosas tropas que con tanta frecuencia llegaban a Cartagena, cometían en la ciudad toda clase de fechorías y abusos ..... 55
- Durante los años 1677 y 1678, una terrible epidemia contribuyó grandemente a la despoblación de Cartagena, tanto por las víctimas, como por la huida de sus moradores, no obstante lo cual, los herederos de Preve, no cesaban en sus pretensiones de cobrar lo que querían se les pagara ..... 55
- Muerto Carlos II, en 1 de noviembre de 1700, estalló la guerra entre el pretendiente a la Corona de España, el Archiduque Carlos, y Felipe de Borbón, y Cartagena abrazó el partido del nieto de Luis XIV, y no pasando desapercibido para el Archiduque la importancia de su plaza fuerte y del puerto militar, dirigieron hacia ella sus mirades los ingleses, que la conquistaron el 24 de junio de 1706, por la traición del Conde de Santa Cruz de los Manuales ..... 56
- Continuaba encendida la guerra en España, por los años a que nos venimos refiriendo; el dinero escaseaba; las peticiones de donativos para la Corona, llovían sobre la ciudad, y Cartagena sufrió las consecuencias del estado anormal que atravesaba la Monarquía, por ser su puerto el más frecuentado de las Armadas reales ..... 57
- En la época que nos ocupa, se produjo un incendio, aunque sin consecuencias, en la Casa de la Pólvora, situada en el Molinete, y el vecindario pidió el traslado de los polvorines, a un lugar apartado de la población ..... 58

- La llamada Casa del Rey, constituía un verdadero Arsenal, pues en ella había de todos los elementos, pertrechos y provisiones que los barcos precisaban, y en la contigua, una fábrica de excelente pólvora, de la que se proveían las Armadas reales. 59
- Ante la situación general que España atravesaba en los tiempos que estudiamos, ya se comprende que el Concejo no podía ocuparse de otra cosa más que de atender a las circunstancias de la guerra, sin poder dedicar su atención a los abastecimientos de aguas ..... 61
- Terminada la guerra de Sucesión, volvió a la normalidad la nación, y es entonces, cuando Cartagena comenzó a entrar en franco período de renovación, siendo declarada Departamento marítimo del Mediterráneo, por R. O. de 5 de julio de 1728. 61
- Cuando había sido elevado el marqués de la Ensenada a la cumbre de su favor y estaba resuelto a realizar las grandísimas mejoras que Cartagena requería, entró en ella el marqués de la Victoria con su escuadra, y consultó a la Superioridad sobre la rehabilitación del deteriorado muelle que había, y propuso se hiciera en la cabeza del mismo, una fuente para la aguada de los buques. 63
- Ya antes, la sabia política de los Reyes Católicos, había conocido la gran importancia de los puertos, y vuelta la ciudad de Cartagena a la Corona, se trató de reparar sus ensenadas. 64
- El marqués de la Ensenada, penetró el celo del de la Victoria, y en 27 de marzo de 1746, le envió el plan para el nuevo Arsenal, encomendándole formara una Comisión para examinarlo y proponer sobre él, estimando debía abrirse en el Almajar. 64
- Vargas Ponce, era un entusiasta defensor de la idea del marqués de la Victoria, de establecer la dárse-

na en el Almajar .....	65
La traición de don Luis Manuel, conde de Santa Cruz de los Manueles, que dió lugar a la toma de Cartagena, por los ingleses, la consideramos como la causa decisiva del establecimiento del Arsenal Militar, y la inicial del engrandecimiento de la ciudad.	66
Había en Cartagena en la época a que nos referimos, setenta y cinco piezas de artillería, de bronce, una de ellas procedente de la batalla de Lepanto, que había sido regalada a la ciudad por don Juan de Austria .....	67
Lepanto, fué la aspiración de todo un siglo a la soberanía de la verdad, a las ansias del Cristianismo al triunfo de la libertad del hombre, saliendo de Cartagena, para este combate, parte de la Armada de don Juan de Austria, con cuyo triunfo se hizo cambiar por completo la orientación del mundo.	67
El origen de la Liga para la guerra contra los turcos, proviene de la carta que el Papa escribió a Felipe II, en 5 de mayo de 1551, requiriéndole para que le enviara la mayor Armada que pudiera, porque la Iglesia le pedía con lágrimas, su ayuda, y para prestársela, salió de Cartagena, no sólo la galera Capitana, sino la flota vencedora.....	69
Se vé por lo expuesto, cuán grande era la preponderancia que se daba a España y la confianza que todos los confederados tenían, de que don Juan de Austria era quien efectivamente les había de conducir a la gloria.....	71
La galera Capitana, en la que don Juan de Austria había de embarcar en Barcelona para la guerra del Turco, salió de Cartagena con la flota de Requesens, quien en 1568 había hospedado aquí, en su casa, a don Juan, cuando tomó el mando de las galeras en Cartagena.....	71



- Título de Capitán General de la Armada, expedido en 15 de enero de 1568, por Felipe II, a favor de su hermano don Juan de Austria, en virtud del cual tomó por primera vez en Cartagena el mando de las galeras del Mediterráneo, en 4 de junio de 1568 73
- En la instrucción dada a don Juan de Austria con su nombramiento de Capitán General, se le dió derecho a gozar de la décima parte del valor de las presas que se hicieran. . . . . 78
- En Cartagena recibió el Duque de Alba el despacho que le enviaba Felipe II, con instrucción para el desempeño del Virreinato de los Países Bajos, y se hizo a la vela en este puerto, el 27 de abril 1567. . . . . 78
- El puerto de Cartagena, siempre se ha considerado como la llave de España y por eso fué objeto de atención, singularmente desde que las grandísimas miras de Patiño hacia la Marina, hicieron pensar en su importancia. . . . . 79
- Se comprende la importancia histórica del puerto de Cartagena, teniendo en cuenta que de él salió para la guerra de Nápoles, el Cardenal Portocarrero; que aquí fueron tomadas y echadas a pique diecinueve fustas de moros; que de esta ciuda salieron el Cardenal Cisneros y el Conde Pedro Navarro para la toma de Orán. . . . . 80
- En otro orden más general de la Historia de España, ha sido también Cartagena factor importantísimo para el afianzamiento de la nacionalidad hispana, con su incomparable puerto y con las armadas que de él salieron a surcar los mares y que fueron como la salvaguardia del país y fuente de riquezas. . . . . 82
- En el reinado de Wamba, habiéndose levantado los sarracenos en Africa, con un poder peligroso para España, se vió por primera vez una flota de doscientos setenta pequeños barcos, cruzar el Medi-

- terráneo y amenazar las costas meridionales de España, pero no estando Wamba desprovisto de Marina, logró evitar que ciudades costeras, como Cartagena, pasaran a manos de los sarracenos... 85
- Con la derrota de Ecija, quedó sosegada la tierra de Andalucía, gozando Abderrahmán una paz de diez años, durante los cuales llevó a cabo la construcción de numerosos buques de guerra en diversos puntos de la Península, entre ellos, Cartagena... 86
- Alfonso VI, tuvo en su ánimo crear una poderosa escuadra para la conquista de Africa, y al no hacerlo oportunamente, dió lugar a que cayeran las Baleares, pertenecientes al Departamento de Cartagena, en poder de los almoravides... 86
- El Rey Yussuf, fundador y Emperador de Marruecos, invitó a Alfonso VI a que le pagara el tributo de su vasallaje y se hiciera musulmán, cuya negativa dió ocasión a que se derramara mucha sangre cristiana, precisamente por la falta de navíos de Alfonso VI y porque los tenían en Africa... 87
- Los musulmanes de Murcia, ofrecieron su reino a Fernando III, por no caer en poder de Alhamar, que dominaba ya en Jaén y Granada, no entrando Cartagena en el ofrecimiento, por la gran importancia que habían alcanzado su puerto y sus fortificaciones... 88
- A la Marina, a don Ramón Bonifaz, primer Almirante de las fuerzas de mar, se debe el haber conquistado a Sevilla, ocupada más de 500 años por los hijos de Mahoma, y vencida la armada morisca, pudo el Rey avanzar con su gente, a cuya cabeza iba el Obispo de Cartagena... 88
- En tiempos de Alfonso XI, llegaron a Cartagena las galeras que quedaron del combate habido en aguas de Algeciras, donde el 4 de abril de 1340, sucum-

bió heroicamente el almirante castellano Jofre, y con la construcción de nuevos navíos y la reparación de los que se habían salvado del desastre de Gibraltar, arribando a Cartagena, pudo formar una pequeña flota, que destinó a vigilar a la altura de Tarifa. Como durante el tiempo invertido en las operaciones de reparación de navíos, no había habido en el Estrecho ni uno solo que impidiera el desembarco de los africanos, se había embocado en España un numeroso ejército musulmán, desapareciendo nuevamente de la flota del Emperador, casi todas las naves, excepto unas pocas que pudieron llegar a refugiarse en Cartagena. A pesar del nuevo contratiempo de la Armada del Rey don Alfonso, decidió éste socorrer a los sitiados de Tarifa, y el 20 de octubre de 1340, salió de Sevilla, llegando a aquellas aguas a tiempo que dejaban ver en el Estrecho los bajeles del Rey de Aragón y las galeras que se habían refugiado en Cartagena, con otras más. Queriendo el Rey de Castilla hacer partícipe al Papa de los trofeos de la victoria del Salado, le envió Juan Martínez de Leyva, con un magnífico regalo. En el año 1364, fueron apresadas en estas aguas cinco galeras catalanas, cuyas compañías mandó matar don Pedro de Castilla, en Cartagena, sin que se escapara ni uno solo de la muerte, a excepción de los que tenían el oficio de hacer remos, saliendo luego de aquí el Rey, para la toma de Orán. El Cardenal don fray Francisco Giménez de Cisneros, hombre de elevados pensamientos y dado a las grandes empresas, tuvo el designio de llevar las armas cristianas al Africa, para lo que salió de Cartagena el 16 de mayo de 1509, con la Armada

que en este puerto tenía aparejada.....	95
Tomada con facilidad y prontitud la ciudad de Orán, se embarcó Cisneros para España, el 23 de mayo de 1509, llegando a Cartagena el mismo día, con próspero viento.....	96
La cuenta de los gastos suplidos por el Cardenal Cisneros, en la expedición y conquista de Orán, asciende a veintinueve millones seiscientos veintiún mil ocho maravedís y medio.....	97
En una carta de Jerónimo de Illán, escrita en Cartagena, para López de Ayala, el 25 de mayo de 1509, refiere que llegó Cisneros a Mazalquivir, el día de la Ascensión, por la noche, el año 1509, y que no desembarcaron, por ser muy tarde, hasta el día siguiente por la mañana.....	97
Cuando el Cardenal tomó a Orán, fué su principal cuidado señalar el sitio donde había de edificar un Convento de religiosos observantes, que dependió de la Santa provincia de Cartagena.....	98
Fue también motivo de gran satisfacción y complacencia para Cartagena, el que su suelo haya sido el primero de la península que pisaron los tripulantes de la fragata «Resolución», después de su honrosa jornada en el Pacífico.....	99
La brillante ejecutoria histórica del puerto de Cartagena, y el haber sido tomada la ciudad por los ingleses en el siglo XVIII, motivaron el que los gobernantes se preocupasen de fortificarla y defenderla, estableciendo en ella el Arsenal que hoy es honra de España.....	100
La guerra de Sucesión, regó de sangre durante 14 años las empobrecidas provincias españolas, por la disparidad de opiniones que surgieron al fallecimiento de Carlos II, permaneciendo Cartagena fiel y leal a Felipe V.....	101

- En la época a que nos venimos refiriendo, ya hemos visto se hallaba en Cartagena el conde de Santa Cruz de los Manueles, que debió salir con sus navas al socorro de Orán, y en lugar de esto, se unió a la escuadra inglesa..... 103
- La supuesta traición del de los Manueles, era un hecho y comenzó a temerse que por esta causa los ingleses se apoderaran de la ciudad más fácilmente..... 104
- Los navíos ingleses que permanecían frente a nuestro puerto, enviaron una barca tripulada por ingleses y españoles, en la que flameaba la bandera de paz y parlamento, porque traían tres cartas entre las que figuraba una del Almirante Leake brindando a la ciudad ocasión de entregar la plaza..... 104
- Los emisarios del Almirante inglés traían otra carta del conde de los Manueles, que contenía una tremenda amenaza contra la ciudad, a la que proponía se entregase sin disparar un solo tiro de pistola..... 105
- El Cabildo comprendió que nada práctico podía hacer para oponerse a que los ingleses entraran en Cartagena y decidió la capitulación de la ciudad.. 107
- Las tropas británicas, durante su breve estancia en Cartagena, intentaron repetidas veces reducir a ruinas el convento de San Diego, porque sus frailes eran sospechosos de realistas..... 107
- Pocos días después de la toma de la ciudad por los ingleses, le pusieron sitio las tropas de don Felipe, mandadas por el duque de Berwik y el Obispo de Cartagena, durando el asedio solo cinco días, al final de los cuales entraron gloriosamente en ella, en tanto que los ingleses tuvieron que volver a embarcar en sus galeras..... 108
- Durante el corto período que las tropas de Leake estuvieron en posesión de Cartagena, hicieron, ade-

- más de una muralla de tapial, las obras prelimina-  
res para situar un fuerte en la cima del monte de  
San Julián. . . . . 109
- En un estado formado en 20 de noviembre de 1770, fi-  
guran las existencias de artillería y municiones de  
los buques de guerra de este Departamento. . . . . 111
- El 20 de febrero de 1731, se pusieron los jalones a los  
cuatro ángulos del perímetro que había de exca-  
varse para la dársena del Arsenal, dando con ello  
la base para el engrandecimiento de Cartagena. . . . . 112
- Desde el siglo XVI empezaron a redactarse proyectos  
para establecer en este puerto un Arsenal, con los  
edificios y elementos necesarios para los diversos  
servicios que la Marina necesitaba. . . . . 113
- Don Jorge Juan, que tan importante papel desempeñó  
en la construcción de este Arsenal, había cursado sus  
estudios en Cartagena, en la primitiva Academia  
de Marina. . . . . 114
- El coste de los setenta y siete millones novecientos  
noventa y ocho mil doscientos cincuenta y dos jor-  
nales invertidos en las obras verificadas para esta-  
blecer el Arsenal, o sea el de las que comenzaron  
el primero de julio de 1749 y terminaron el 31 de  
enero de 1782, se elevó a ciento doce millones tres-  
cientos treinta y cuatro mil quinientos veinticinco  
reales. . . . . 117
- Las obras del Arsenal fueron ejecutadas en seco, por  
lo que aun hoy se conservan todos los edificios tan  
fuertes como el día en que se terminaron, o sea el  
31 de enero de 1782. . . . . 118
- En los tiempos del reinado de Alfonso X, en que la  
plaza de Cartagena fué ganada a los moros, se ha-  
bía pensado convertir el puerto en depósito militar,  
y mucho antes, en el año 774, consta era una im-  
portante factoría naval de los emiratos omeyas, y

- que aquí tuvo astilleros y atarazanas Abderrahmán I..... 119
- Además de las sumas ya relacionadas invertidas en jornales en el Arsenal, se gastaron cuatro millones novecientos noventa y dos mil novecientos noventa y ocho reales, en obras provisionales y en la limpia del puerto y dársena, nueve millones quinientos tres mil trescientos setenta y ocho, comenzando a abrirse los cimientos de la dársena el 22 de enero de 1733, y poniéndose en quilla la primera galera, en 30 de enero de 1761..... 120
- El 25 de agosto de 1770, se terminó la primera fuente que se hizo en el Arsenal, destinada a la aguada de los buques de la Armada y para el surtido de la maestranza y esclavos..... 121
- Por Real orden de 10 de septiembre de 1773, se autorizó la construcción del Cuartel de presidiarios y esclavos de este Arsenal..... 122
- En el año 1767, se seguía con los presidiarios, esclavos y forzados del Arsenal, un sistema penitenciario que consistía en estar amarrados de dos en dos y por un pie a los extremos de una cadena, y así se les enviaba al trabajo en el Arsenal..... 123
- La falta de gente para dotar de tripulaciones los buques, hizo que Carlos I restituyera la pena de galeras, que significaba destierro y esclavitud al servicio del Rey y confinamiento en fortaleza flotante..... 124
- El bailio frey don Julián de Arriaga, dirigió en 16 de marzo de 1759, una curiosa Real orden al marqués de Espínola, sobre la moderación en la mesa de los buques..... 126
- En lo que podemos llamar primera etapa de construcción naval en el Arsenal de Cartagena, salieron terminadas de este establecimiento, noventa y dos naves..... 127

- Los primeros buques de vapor botados al agua en Cartagena, fueron «General y Liniers», «Don Juan de Austria», «Aragón», etc. . . . . 128
- Es constante el progresivo avance que se viene realizando en este Arsenal, para mantenerlo a la altura de los adelantos del movimiento industrial, que caracteriza a nuestra época. . . . . 130
- El Mediterráneo, es el mar en que han de resolverse los grandes problemas militares y políticos del porvenir, y da pena pensar que su natural Base Naval, que es Cartagena, carezca de elemento tan indispensable como el agua. . . . . 131
- Si la acción española en el Mediterráneo ha de ser eficiente, es preciso una Marina también eficiente, fuerte y poderosa, para que sea respetada y temida y de influencia grande y decisiva, lo que exige que la Base de Cartagena cuente con agua potable para todos los servicios. . . . . 132
- La ventajosa y excepcional situación de este puerto, movió a edificar un pueblo a su orilla, que llegó a ser capital de la España púnica, y aún sigue con la misma dotación de aguas, deficientísima y de mala calidad, que conocemos de todos los siglos. . . . . 133
- La marcha incontrastable del progreso ha transformado de tal modo el material marítimo, que media un insondable abismo, no ya entre las históricas carabelas y galeras de otros tiempos y los buques actuales, sino entre éstos y los que se construían hace unos cuantos lustros, lo que exige técnicos diversos que dominen las ramas del saber, para lograr vencer la potencia del mar y el poder naval de los demás países. . . . . 134
- Podemos citar el caso de Inglaterra, cuyo engrandecimiento se halla basado principalmente en su poder naval, que a la nación en conjunto, no sólo no



- le cuesta nada su Marina, sino que le produce un provecho directo, vivificando todas sus fuentes de riqueza..... 137
- Es de absoluta necesidad que en los sitios donde España decida tener un Arsenal o una Base Naval, como tiene en Cartagena, que lo sea de verdad y que se hallen dotados de todos los elementos que exigen la construcción naval y la navegación..... 138
- Nuestras posesiones, no ya del otro lado de los mares, sino las provincias europeas, tales como los Países Bajos, no pudieron ser conservadas por España a consecuencia del estado de debilidad a que llegó nuestro poder marítimo y es menester ponerse en condiciones de que la Patria resurja en su potencia naval..... 139
- En orden a las aguadas poco se ha progresado en los servicios del Arsenal, pues se hacen todavía utilizando el escaso caudal de los manantiales de Los Dolores..... 141
- Construido el Arsenal Real, se notó bien pronto, a pesar de la fuente de la Marina, la falta de aguas para su abastecimiento y ya en 1793 se entró por la Marina en negociaciones con el Ayuntamiento para que éste le cediera las que poseía en el paraje de Los Dolores..... 141
- Anteriormente a todo esto, en 1689, regalaba a Cartagena de agua, una fuente copiosa, a la que venía conducida aquélla de media legua, y de ella se proveían las Armadas que aquí aportaban, porque tenía un ramal que llegaba al muelle donde terminaba..... 143
- Cuando tuvo lugar la construcción del Arsenal, ya el Ayuntamiento se había preocupado de la fortificación de la ciudad y defensa del puerto, por lo que el establecimiento naval se había ido ponien-

- do a cubierto de los ataques de los enemigos ..... 145
- El 22 de abril de 1570, el Ayuntamiento acordó que los vecinos fueran a trabajar a las fortificaciones dos días a la semana, para poner la ciudad a cubierto de un golpe de mano..... 146
- El fuerte de los Moros, estaba considerado como punto avanzado de la plaza y constituía un centinela que la resguardaba por aquella parte..... 147
- El Ayuntamiento venía atendiendo de antiguo a todo lo relativo a la defensa de la población, y así es de ver que en 1592 tenía señalado un salario de tres mil maravedís anuales al artillero encargado de los cañones..... 147
- Otra prueba de que el Ayuntamiento tenía piezas de artillería para la defensa de la ciudad, nos la da el hecho de que al venir a España el Príncipe Philiberto, se les giró una visita de inspección, encontrando que los baluartes estaban llenos de escombros y los cañones atacados de piedras..... 148
- Se trataba de nuevo en el año 1613, después de la estancia en esta ciudad del Príncipe Philiberto, de poner el puerto en condiciones para que pudieran invernar aquí las galeras de S. M..... 150
- Los Regidores trataron sobre el asunto a que se refiere la carta que precede y nombraron una ponencia que fuera a hacer una inspección del punto donde se habían de hacer los trabajos de las aguas..... 152
- Si en un principio eran los remos el propulsor principal y las velas el auxiliar de la navegación, sosteniéndose durante muchos siglos la tradición en el arte de la arquitectura naval, vino a reemplazar éstas el progreso sufrido por la misma y la evolución de los motores..... 152
- El invento del egregio cartagenero Isaac Peral, ha venido a producir una verdadera revolución en las

guerras marinas, y hoy salen de nuestros astilleros los sumergibles más excelentes y de máxima perfección.....	154
Fué el invento de Peral una conquista positiva y evidente en la navegación submarina, que constituye un timbre de gloria para España y para Cartagena.	155
A este Arsenal de Cartagena, al de la ciudad natal del glorioso inventor del submarino, andando el tiempo, ha llegado el perfecto y acabado sumergible que lleva el nombre de Isaac Peral.....	156
España, ha querido que el primer sumergible adquirido por ella, llevara el nombre del sabio marino que años atrás había resuelto el problema de la navegación submarina.....	157
La Sociedad Española de Construcción Naval, que tan excelentes servicios viene prestando a la Patria y que ha contribuido a colocar el nombre de ésta al lado del de las naciones más florecientes en ese sector de la industria, se fundó el 18 de agosto de 1908.....	157
En la ley de 7 de enero de 1908, comprendiendo la importancia que tenía el abastecimiento de aguas potables a las Bases Navales de Ferrol y Cartagena, se votaron siete millones de pesetas para este fin, y hasta ahora no se ha puesto mano de modo práctico en el asunto de los abastecimientos, para resolverlos con la amplitud que la necesidad del agua requiere.....	158
Como prueba del progresivo desarrollo que alcanzan los astilleros cartageneros, reproducimos varias fotografías de algunos de los buques que últimamente salieron de ellos.....	160
El antiguo dique flotante, que igualmente reproducimos, fué en su tiempo uno de los mejores de Europa.....	160

Como consecuencia de las necesidades que la Marina iba teniendo para la dotación de sus servicios, fueron varios los edificios que construyó.....	161
El palacio de la Intendencia constituyó un importante centro de instrucción para la juventud que se dedica a los difíciles problemas de la navegación.....	163
El grandioso edificio a que nos venimos refiriendo, fué evaluado en 1846, en nueve millones de reales.....	164
El terreno en que se edificó el Cuartel de Guardias Marinas, fué adquirido del presbítero y beneficiado de la Iglesia parroquial de Cartagena don Francisco Ros Digueri, y otros señores.....	165
En el mismo caso respecto a falta de agua que la Intendencia, se halla el Hospital Militar, que fué construido por la Marina en 1752.....	166
El cementerio que también tuvo la Marina, ocupaba el área que comprendió el Circo romano.....	167
Anteriormente al Hospital de Marina actual, hubo el antiguo de Galeras, que se estableció en la Plaza de Castellini.....	167
Según una relación de 8 de julio de 1799, además del Hospital de Marina, pertenecían al Departamento el nuevo camposanto construido frente a los talleres que tiene en Santa Lucía, la Compañía del Tranvía de Cartagena a La Unión y una batería doctrinal emplazada en el mismo sitio.....	169
En 2 de marzo de 1831, por la difícil situación que se atravesaba en el Departamento, la Junta del mismo acordó proponer la venta del Hospital y de la Intendencia y reservarse el Palacio de la Capitanía y el nacimiento de agua de Los Dolores.....	170
No ofreciendo duda que el Hospital había sido construido y costado por la Marina, volvió a ella a virtud de un informe del Consejo de Estado.....	172
En un estado de la época, encontramos el detalle de	

lo gastado en la construcción del Hospital.....	173
El antiguo Cuartel de Guardias Marinas fué residencia de las autoridades superiores del Departamento, hasta que se trasladaron en 1853 al actual Palacio de Capitanía General .....	173
El proyecto de la obra de Capitanía General, fué hecho por don Sebastián Feringán y en 1.º de agosto de 1738, se mandó hacerla pública.....	174
Actualmente, después de la completa restauración y reforma que ha sufrido el edificio de Capitanía, se celebran en él las juntas de la Mancomunidad de los Canales del Taibilla.....	175
Otro de los edificios que también perteneció a la Marina, es el de la antigua Mayoría, que en 1775 se destinó a Colegio de Guardias Marinas, y hoy pertenece al Ayuntamiento .....	176
En Cartagena, además del primitivo Cuartel, estuvo establecido el Observatorio Astronómico de Caballeros Guardias Marinas, que llegó a gozar de gran fama.....	177
Antiguamente, era necesario que las galeras estuvieran próximas a tierra, para que las tripulaciones oyeran misa ordinaria .....	178
En los puertos de estación de galeras, como Cartagena, había capillas dedicadas para el servicio de aquéllas y la de esta ciudad estaba establecida por el lugar que hoy ocupa la Fábrica de Torpedos....	178
Por Real orden de 8 de febrero de 1746, se dispuso que la extracción de los presidiarios o moros que se escapaban y solían acogerse como asilo a los lugares sagrados, fuera hecha por los Cabos militares, sin imponer castigo alguno.....	179
A los moros esclavos que fallecían en este Arsenal, no se les enterraba en el Cementerio ordinario del Hospital, sino en otro que había en el Castillo de	

los Moros, y en 2 de marzo de 1774, se hizo presente al Rey una carta que contenía las quejas dadas por los moros y turcos, al Bey de Argel, sobre el sitio que aquí se les había señalado para sus ceremonias .....	181
La nueva casa proyectada para los moros, contenía las dependencias necesarias para sus ceremonias y además se les reconoció el derecho a usar su antigua mezquita para enterramientos.....	184
Realmente era cruel el trato que se daba a los forzados, no ya en España, donde se les trataba mejor, sino en todas partes, y de ahí las concesiones hechas a los de este Departamento para cortar las represalias con los españoles que se hallaban en Argel .....	186
Si comparamos la potencia de máquinas de los buques modernos, con millares de caballos, con la que había que obtener a latigazos de los esclavos y forzados, la diferencia resulta asombrosa, y en igual proporción se ha ido progresando en todos los órdenes, menos en el concerniente a las aguas potables.....	187
En el año 1725, vinieron a las Casas de Munición de Cartagena, 38 esclavos, que costaron a 70 pesos de plata y 26 moros que se pagaron a 52 pesos.....	188
En el año 1860, había ya en todas las galeras un Capellán, según consta en la Instrucción que en 3 de enero dió el marqués de Santa Cruz a don Francisco Fan .....	191
Don José Patiño, fundador del Arsenal de Cádiz, promovió en España la construcción de buques y el establecimiento de fábricas de aquellos artículos indispensables para los mismos y se preocupó de la limpia del puerto de Cartagena y de otros trabajos preparatorios del Arsenal.....	192

- En 22 de Mayo de 1731, dirigió Patiño al Comandante General una Real orden relativa a los trabajos preparatorios que se realizaban en el puerto para que pudieran dar fondo y reparar en el Espalador, los bajeles que solían residir aquí..... 195
- Lo que acabamos de exponer fué el comienzo de lo que podemos llamar apertura del canal del Arsenal, por el que cruzaron desde los más modestos bajeles, hasta los barcos modernos de más alto porte..... 197
- No puede menos de producir tristeza el ver como cuando después de la guerra de Sucesión, asegurado firmemente el trono de España, volvió ésta sus ojos a la empobrecida Marina, fuera destruido enseguida este naciente poderío naval..... 198
- Ensenada se ocupó no solo de organizar el Ejército y del engrandecimiento de la Marina, creando el Arsenal de Cartagena, sino de emprender notorias obras públicas..... 199
- De la época de Ensenada eran, entre otros muchos marinos, don Juan José Navarro, marqués de la Victoria y don Jorge Juan, que también puso su inteligencia y su valer al servicio de Cartagena, donde estudió..... 200
- El marqués de la Victoria, al pretender que el Arsenal se estableciera en el Almajar, lo hacía pensando seguramente, en que en otros tiempos había sido un lago..... 201
- La acción de las lluvias durante muchos siglos, sobre la cuenca de recepción de las aguas que afluyen al Almajar, vino arrastrando sedimentos que fueron formando la capa de terrenos que hoy cubre aquella zona..... 202
- Lo que acabamos de exponer en orden al lago, lo confirma Polibio, que dice estuvo en Cartagena,

así como Estrabón y otros autores.....	203
Cartagena, en los tiempos que nos ocupa, tenía gran importancia, según refiere Hermosino, que dice que Asdrúbal la adelantó en gran manera de edificios, riquezas, tratos y gente bélica.....	204
El mismo Hermosino, al consignar la conquista de Cartagena por Scipión, dice que éste, acometiendo con sus tropas el desguarnecido lienzo de muralla que miraba al estero, la asaltó.....	204
Entregados los rehenes españoles y dueños los romanos de riquezas y personas, se temían las turbulencias militares, pero Scipión tomó a su amparo el cuidado de las mujeres y devolvió una prisionera, cuyo hecho trató de perpetuarse en un cuadro titulado «La Continencia de Scipión».....	205
Todavía hoy parece se observa, cuando se mira desde lo alto del Parque Torres, una marcada diferencia en el aspecto de la cuenca del Almajar, que estuvo cubierta de agua y lo que quedaba a su alrededor.....	206
Polibio, además de lo ya expuesto, confirma lo que venimos refiriendo, al hablar de una lengua de tierra que separaba las aguas del mar de las del lago.....	207
Ya hemos referido que en otro manuscrito de la Colección de Vargas Ponce, se consignaba también que este puerto era capacísimo y seguro, y que existía en su marina una fuente para proveer a las embarcaciones.....	208
Sobre la isleta o escollo que había enfrente de la boca del puerto, se ha construido el faro de Curra, por la misma época en que se levantó el de Navidad.....	208
En la losa sobre que se halla el faro de Curra, quiso el Ayuntamiento levantar un fuerte, y en 1 de julio de 1619, reprodujo el acuerdo de solicitar licencia	



para ello, de S. M. ....	209
En las inmediaciones del muelle Principal, se levantó una hermosa portada, de la que reproducimos el dibujo que de ella hizo el pintor cartagenero Francisco Aguilar. ....	210
En 1586, ya el Ayuntamiento había acordado pedir autorización para imponer derechos a los bastimentos, a fin de sacar seis mil ducados que le faltaban para la construcción del muelle nuevo. ....	211
En el puerto de Cartagena, es fama que desembarcó Santiago con sus discípulos, dejando aquí por su primer Obispo a San Basilio. ....	211
Por Real orden de 13 de junio de 1731, fué aprobado el plan definitivo del puerto cuya limpia había empezado Saranelo. ....	212
En el año 1747 ya no existía en el puerto ningún muelle antiguo, fuera del Principal, ni aparecían en lo que luego fué Arsenal, más que algunos almacenes y edificios. ....	213
Se han ganado al mar los terrenos de la parte baja de la ciudad con los arrastres de la rambla de Benipila y demás cauces que allí vertían, antes de desviarlos a la Algameca, y en gran parte de esos terrenos es donde se abrió la dársena. ....	214
En el manuscrito de Herminosino, consta que anteriormente a todo esto, ya el Rey Felipe II hizo fortificar el puerto y le mandó quitar y limpiar el motivo de avenida de una rambla que lo enroñaba. ....	214
Don Esteban Panón, proyectó una dársena para el Arsenal, que difería en la figura de la que quiso construir don Alejandro de Rex y de la que se llevó a cabo. ....	215
Panón, propuso para la defensa de los edificios de Marina, un fuerte en el monte de Galeras. ....	216
Había llegado en España la construcción de bajeles	

	<u>PÁGINAS</u>
a tan lamentable decadencia, cuando Felipe V llegó al trono, que en 1715 sólo había quedado el astillero del Puente de Suazo.....	217
Ya hemos visto las consecuencias de que el Cuatralbo don Luis Manuel, se pasara a los enemigos, con dos galeras que salieron de Cartagena al socorro de Orán, de lo que se dedujo la urgente necesidad de crear una Marina bien organizada, comenzando por cimentarla en este Departamento.....	217
Jorge Juan, fué quien en una Comisión, que al efecto se le dió para Inglaterra, hizo conocimiento con don Eduardo Briand, contratando con él los servicios del convenio que había de suscribir para venir a España, como constructor de buques.....	218
En la carta que Ensenada envió a Liaño relativa al constructor inglés Briand, se expresaba que era el ánimo de S. M. que inmediatamente diera principio la construcción de un navío de setenta cañones y que se le pusiera en posesión del Astillero...	219
El día 15 de marzo de 1750, fueron recibidos los artículos de convención entre Mr. Jogues, en nombre de S. M. Católica, y Mr. Eduardo Briand, para que éste viniera a España para construir buques.....	221
El mismo Mr. Jogues en nombre de S. M. Católica, y Guillermo Richards, convinieron que los capítulos de convención con Briand sirvieran para aquél, en lo que afectaban al empleo de maestro...	223
Briand, que construyó en nuestro Arsenal múltiples navíos, fragatas, jabeques v otros buques, fué víctima de un desgraciado accidente que le costó la vida.....	224
La primera galeota construida por Briand en el Arsenal de Cartagena, con el nombre de «Vigilante», fué botada al agua el 5 de septiembre de 1761.....	226

PÁGINAS	PÁGINAS
228	La segunda galeota que salió de este Arsenal, ostentando el nombre de «San Francisco», se botó al agua el 10 de septiembre de 1761
229	Briand, tenía las más amplias facultades para realizar los trabajos de construcción de buques, sin que nadie se inmiscuyese en ellos
230	El 28 de mayo de 1770, don Baltasar Castellini, proponía la construcción de dos navíos y dos fragatas
230	En el escrito de Castellini, proponiendo la construcción de los navíos y fragatas, se obligaba a entregarlos en el plazo de tres años
235	Los señores comisionados para emitir informe sobre la proposición de Castellini, enviaron al bailio frey don Julián de Arriaga, una carta justificativa de las modificaciones que debían introducirse en lo propuesto por Castellini
240	El cálculo que se hizo de lo que podía costar una fragata de 32 cañones, construída como ofrecía Castellini, se elevó a ochocientos cuarenta y ocho mil setecientos cincuenta reales
242	Ya hemos visto las condiciones en que Castellini contrató la construcción de los buques que el Estado le encomendó, y ahora vamos a reproducir algunas de las que rigen para la Sociedad Española de Construcción Naval
245	También como en el contrato de Castellini, se prevé en el de la Constructora Naval el origen de los elementos y materiales y lo relativo a derechos arancelarios
246	En la ley de 7 de enero de 1908, se fijaba el valor de un acorazado, de unas 15.000 toneladas, a tres mil pesetas la tonelada, con armamento completo
	Comprendiendo la importancia que tienen los abastecimientos de agua para los servicios navales, se votaron por la ley de 17 de febrero de 1915, siete

- millones de pesetas, para iniciar los abastecimientos en Cartagena, Ferrol y Cádiz, como ya se dijo. 247
- El puerto de Cartagena, militarmente considerado en su aspecto de Base Naval, debe estar dotado de cuanto sea necesario para que la conexión del buque con la Base sea realmente positiva. 248
- No hay que olvidar que los grandes buques de nuestros días, son como pequeñas ciudades flotantes o islas habitadas que se trasladan de un lugar a otro del Océano. 249
- La deficiencia de los servicios en una Base Naval, puede dar lugar a que ésta flaquee y a producirse por ello un desastre en la Armada, en el momento en que ésta más se necesite. 249
- Fomentando la navegación española, aumentará de modo considerable la riqueza del país, pues según las estadísticas, se pagaba al extranjero por fletes, carbones, buques, etc., más de un millón de pesetas diario. 253
- En un informe de la época, que se halla en el archivo de Simancas, figura el proceso seguido con los proyectos del Arsenal y con las obras accesorias del mismo. 253
- Don Esteban Panón, dirigió una carta a Ensenada, en 1.º de febrero de 1740, refiriendo que S. M. había logrado el intento tanto tiempo perseguido, de que sus navíos pudieran entrar al nuevo puerto. 255
- Fueron varios los proyectos redactados para la construcción del Arsenal, figurando entre ellos el de don Alejandro de Rex, que fué aprobado por S. M. 255
- Montaigud, hombre de notoria inteligencia y capacidad, formó también su proyecto en amistosa competencia con el de Rex. 256
- Don Alejandro de Rex, comprendiendo que el Arsenal no debía quedar abierto por la parte exterior,

propuso el recinto de una muralla sin terraplén, y Montaigud juzgó más conveniente darle el carácter de fortificación, como se ejecutó .....	257
En ninguno de estos proyectos formados por hombres peritos en su profesión, se intentaba la construcción de edificios al pie del monte de Galeras .....	258
Ya vimos el importe de lo gastado en las obras del Arsenal, hasta el 31 de enero de 1782, y en otro estado que comprende las realizadas hasta el 31 de diciembre de 1779, hallamos el detalle del costo que cada edificio ha tenido hasta entonces .....	260
En los intentos que se hicieron para dotar a Cartagena de aguas, también tuvo su actuación el Ingeniero Director de los trabajos del Arsenal, don Sebastián Feringán .....	263
La Marina de Guerra es la garantía de la independencia de los Estados y la protección de los buques mercantes, que cabe considerar como extensiones movibles del suelo patrio .....	263
El cambio que desde los tiempos de la marina vélica, ha sufrido la composición de las dotaciones de los buques de combate, dió entrada en ellos a gran número de técnicos que no son propiamente hombres de mar, lo que se ve en la comparación que hacemos entre la plantilla de una galera antigua y la de un barco moderno .....	264
Ya contaba el Departamento de Cartagena con todos los edificios, servicios y dependencias que precisaba para el Arsenal y faltaba sólo lo que en el orden espiritual se requería para establecer la Parroquia Castrense, que se erigió en Santo Domingo .....	268
En las dos primeras épocas constitucionales, fué despojado este templo por los franceses, que lo convirtieron en depósito de paja y cuadra .....	269

- Fueron muchas las vicisitudes sufridas por el clero castrense hasta dejar establecida su parroquia en Santo Domingo, después de haber pasado por diversas iglesias de la ciudad . . . . . 270
- Con la entrega por la jurisdicción ordinaria a la castrense de la Iglesia de que se trata, se levantó en 21 de junio de 1875, la consiguiente acta . . . . . 272
- En 1881, reconocida la Iglesia de Santo Domingo, se mandó clausurar y formular un proyecto para su reparación, y desde 1882 quedó establecida en ella la parroquia castrense, definitivamente . . . . . 279
- También posee la Marina una capilla en el Hospital Militar, puesta bajo la advocación de la Purísima Concepción; otra en el Arsenal y otra en el palacio de Capitanía, además de la de la Intendencia . . . . . 280
- Cartagena, que se había visto acariciada durante muchos años por el favor de sus Monarcas y enriquecida con la construcción de hermosas máquinas de guerra, sintió muy honda pena cuando conoció la tan irreparable como gloriosa derrota de Trafalgar, que la llevó a una gran decadencia . . . . . 282
- No obstante los propósitos del ministro, lejos de mejorarse la crítica situación que se atravesaba por la maestranza, la población civil y la marina toda, ha ido agravándose cada día más . . . . . 284
- La angustiosa y triste situación de la maestranza de Cartagena, en la época a que nos referimos, la pin- ta bien claramente un escrito dirigido a S. M. en 27 de julio de 1915 . . . . . 285
- Aun cuando por S. M. se dispuso el libramiento de lo que importaba el presupuesto de gastos del mes de diciembre de 1815, continuaron falleciendo de hambre hasta once personas, entre ellas un teniente de navío del Departamento de Cádiz . . . . . 287
- En 3 de agosto de 1816, debilitada y acosada la maes-

tranza por el hambre, tuvo que cesar en los trabajos del Arsenal .....	288
No era solo la maestranza de Cartagena la que pasaba penalidades y fatigas, sino que también se hallaban faltos de recursos, los Ingenieros del Departamento, por los muchos meses que se les adeudaban.....	290
En 1823, continuaba prolongándose la penosa situación de la Marina, que tenía exhausta la Caja de caudales del Departamento, y como solución se dispuso establecer en el Arsenal una fábrica de moneda de cobre.....	291
Contrasta la situación agobiante en que el Estado había llegado en los tiempos a que nos referimos, con la próspera en que se hallaba en el siglo anterior .....	293
La más importante expedición de dinero, que de América llegó a España, es la que trajo en el «Vencedor» y demás bajeles de su mando, don Carlos Reggio, Capitán General de este Departamento. ....	249
Dos años antes de la fecha en que comenzaron a venir las importantes remesas de fondos que se recibieron en España, ya la Marina iba adquiriendo importancia, singularmente en el Departamento de Cartagena.....	295
La Marina Militar, es uno de los elementos que más contribuyen al engrandecimiento y poderío de un pueblo.....	296
Siempre se ha considerado de urgente necesidad el fomento de la Armada nacional, y esto es lo que ha hecho adquirir a este Departamento la vida y animación que tanto han inflido en la prosperidad de Cartagena y de España entera.....	297
Lo dicho nos lleva al convencimiento de que España sólo puede ser grande reconstituyendo su Ejército	

y su Marina, acumulando en Cartagena, por lo que a la defensa de esta Base Naval se refiere, los elementos que la ciencia naval y militar pueden darle .....	297
En Cartagena, tenemos todos cuantos elementos son necesarios para la construcción y aprovisionamiento de las más formidables flotas, excepción hecha del agua.....	298
Solo en el período de cincuenta años que media entre 1730 y 1780, se han invertido en el Arsenal, en las obras en él realizadas, más de mil quinientos millones de reales.....	299
Al efecto de señalar la importancia que el Arsenal da a la ciudad, bástenos decir que en 1749 había ocupados en los trabajos de aquél más de cinco mil hombres, y hoy solo en los Astilleros hay unos dos mil trescientos obreros.....	299
No sabemos adonde se habría llegado si España no pensara seriamente en hacer Marina, en hacer Ejército y, sobre todo, en hacer Patria, como se esfuerza en conseguir el ilustre General Primo de Rivera .....	300
Cartagena, podrá construir en sus Astilleros excelentes buques, pero no servirá para Base Naval de éstos, mientras no puedan hacer aguada aquí.....	301
Por la Patria y por la Fe y con la Fe, todo se alcanza	302
Los nautas españoles han sido siempre pródigos en hazañas y entre otros podemos citar el nombre del cartagenero Juan Fernández, que en el siglo XVI descubrió en el Pacífico las islas que llevan su nombre.....	302
El cartagenero Juan Fernández, prestó un señalado servicio a la navegación además de la importancia que en sí tiene el descubrimiento de las islas que llevan su nombre.....	303



- Del mismo temple que los héroes citados, son los que pelearon en Santiago de Cuba y Cavite, con las escuadras de Cervera y Montojo, en aras del más exaltado amor patrio..... 305
- Cartagena quiso para sí el honor de ver siempre enaltecida la conducta de los bravos marinos de Cavite y Santiago de Cuba, y a ese fin solicitó el símbolo de los actos de sublimidad realizados, con el Monumento que se les erigió..... 306
- Los intrépidos marinos hispanos, hicieron a la Patria un servicio impagable, sin escatimar su sangre, ni sus vidas..... 308
- El glorioso monumento que nos ocupa, servirá para perpetuar con respeto y admiración el nombre de los bravos españoles..... 309
- En el homenaje a los héroes de Santiago y Cavite, el marqués de Estella, que asistía por primera vez a un acto público con los Reyes, pronunció el discurso que reproducimos..... 309
- Nuestra Marina no debe esquivar la competencia con ninguna de Europa, en cuanto a la antigüedad, permanencia y gloria de sus hazañas navales, pues antecedió a las de las naciones hoy más marítimas..... 313
- El Padre Daniel, en su Historia de la Milicia Francesa, advierte que los bajeles de que se componía la escuadra española, se podían llamar ya de alto bordo, en comparación con las galeras que se habían usado hasta entonces..... 314
- La intermitente Marina francesa, aunque colmada de laureos, se ha visto muchas veces aniquilada; la de España siempre se ha mantenido con iguales créditos..... 316
- El servicio de Marina, fué el más distinguido y de mayor aprecio de los Soberanos y el común del

reino; especialmente desde la expulsión de los moros, no quedó a nuestra nobleza otra ocupación que la de la Armada. . . . . 316

Ya que nos ocupamos en los términos generales que lo hicimos de la fundación del Arsenal y de su progresivo desarrollo y de la Base Naval, daremos también una breve historia del puerto comercial. . . . . 317

Huelga decir, que lo mismo la Marina de guerra que la mercante, al mismo tiempo que fuente de riqueza para la nación, son vigorosos elementos de cultura que Cartagena ha sabido aprovechar. . . . . 318

La prueba de la intensa navegación que desde el puerto de Cartagena irradiaba para otras partes, ya en épocas muy remotas, nos la da el hecho de haberse encontrado cerca de Cabo de Palos, gran número de anclas de plomo. . . . . 319

Otra prueba de la importancia que en todas las épocas se dió al puerto de Cartagena, la hallamos en una exposición dirigida a la Ciudad en el año 1612. . . . . 321

Desde el año 1721, la limpia del puerto corrió a cargo del cuerpo de Galeras, satisfaciéndose los gastos por la Comisaría de la Santa Cruzada. . . . . 322

En 1788, el puerto de Cartagena estaba señalado a la navegación, por un faro en la isla de Escombreras y otro en la punta de Podaderas. . . . . 323

Puede decirse que hasta el año 1866, era realmente muy poco lo que se había hecho para utilizar el puerto de Cartagena, en beneficio del comercio. . . . . 323

El primitivo proyecto de construcción del muelle comercial, o de Alfonso XII, se basó en ir ganando al mar los terrenos necesarios para sus servicios. . . . . 325

Durante la época de la insurrección cantonal, se retrasaron los pagos al contratista y se le rescindió la contrata cuando todavía eran escasos los trabajos hechos, para el muelle de costa. . . . . 327

Durante el tiempo y ejecución de las obras, se hicieron por el Estado varias concesiones de muelles a particulares que luego han servido de rémora, y de graves dificultades para la Junta.....	328
Cuando ya había sido rescindida la contrata de las obras del puerto, la ciudad se hallaba verdaderamente interesada en su prosecución y se creó la Junta encargada de ella .....	329
Lo recaudado por la Junta, por todos conceptos, desde su fundación en el año 1875 hasta el 1925, se detalla en un estado cuyo total se eleva a treinta y dos millones, quinientas ochenta y cuatro mil, trescientas catorce pesetas y cinco céntimos.....	330
En 1.º de febrero de 1875, se rescindió la contrata de las obras proyectadas por Almazán y Rodríguez Acerete, y en 4 de febrero de 1877, se inauguró por S. M. el Rey, el período de las obras que habían de constituir la segunda etapa de trabajos.....	332
El plano de las obras del puerto y la paleta que sirvió para que las inaugurase don Alfonso XII, se halla en la Biblioteca particular de S. M.....	335
En 10 de octubre de 1881, se aprobó el proyecto que se formuló para completar el primitivo plan de obras del puerto y terminar las que estaban en ejecución.....	336
El relleno de la zona que media entre el paramento del muelle y las murallas, hasta las que llegaba el agua, se hizo con los terrenos extraídos de la apertura de la calle de Gisbert.....	337
Cuando se lleven a cabo los proyectos de las obras y servicios que actualmente hay aprobados y en tramitación, la renovación del puerto será radical.....	338
Prestan muy buenos servicios en relación con el movimiento de los vagones en la vía, los transbordadores con cabrestantes eléctricos.....	339

	<u>PÁGINAS</u>
El ligero y provisional edificio antiguo que había al lado del que tiene la Aduana, donde se alojaba la Junta, fué demolido y sustituido por el suntuoso actual.....	339
Cuenta también la Junta con una estación de transformación de corriente eléctrica para asegurar el servicio, principalmente de los transbordadores y grúas .....	340
El puerto de Cartagena es uno de los más completos y que mejor se están equipando de España, aun entre los de primer orden, y de lo único que carece es de agua potable.....	341
Son varios los proyectos que desde los primeros años de su fundación, tuvo la Junta de Obras del Puerto, para proveerlo del agua necesaria para las aguadas de los buques, pero no pudo conseguirlo por la misma razón que la ciudad.....	342
Ya vimos la importancia del puerto de Cartagena desde el punto de vista histórico, militar, geográfico y comercial, corroborando esto último el hecho de que en 1925 entraran en él los buques que se expresan.....	343
El movimiento o conjunto de operaciones que hubo en este puerto en el año 1925, es el que refleja el estado que se publica.....	344
Contra las 592.089'18 toneladas de mercancías que representaron el movimiento de carga y descarga habido en el año 1925, hubo 545.874'520 en 1926 y 548.776'710 en 1927, conforme al estado que también se da.....	347
El tráfico a que acabamos de referirnos, es el que corresponde solo al puerto de Cartagena, del que dependen también los de Escombreras y Portmán, así como los de Mazarrón y Garrucha.....	350
Dotado ya el puerto de Cartagena, de poderosos me-	

PÁGINAS

dios de transporte, recepción y embarque de mercancías, debe habilitársele de cualquier otro elemento que precise, como el agua, para encauzar hacia él el desarrollo de las grandes líneas comerciales.....	350
Indice.....	353

El ligero transporte, recepción y embarque de mercancías, debe habilitarse de cualquier otro elemento que precise, como el agua, para encargar hacia el desarrollo de las grandes líneas comerciales.	350
Indice de las páginas.	353
El puerto de Cartagena es uno de los más completos y mejor situados de España, aun entre los de primer orden, y de los que carece de agua potable.	361
Son varios los proyectos que desde los primeros años de su fundación, tuvo la Junta de Obras del Puerto, para proveer del agua necesaria para las aguas de los buques, pero no pudo conseguirlo por la misma razón que la ciudad.	362
Ya vimos la importancia del puerto de Cartagena desde el punto de vista histórico, militar, geográfico y comercial, corroborada con el hecho de que en 1925 se levantó en él la buenza que se expresa.	363
El movimiento de mercancías que hubo en el puerto en el año 1925, es el que sigue en el estado que se publica.	364
Con los 592.039 toneladas de mercancías que representaron el movimiento de carga y descarga, habido en el año 1925, hubo 545.374.530 en 1926 y 348.776.710 en 1927, conforme al estado que sigue.	367
El tráfico que se abastace de referencias, es el que se recibe en el puerto de Cartagena, del que despiden también los de Ercabrazos y Portmán, así como los de Mazarrón y Carracas.	368
Donde y en el puerto de Cartagena se producen los	



