

EL DEPARTAMENTO MARITIMO DE LEVANTE: HISTORIA Y EVOLUCIÓN A LO LARGO DEL SIGLO XIX

Cristina Roda Alcantud
Profesora de Historia contemporánea
Universidad de Murcia

Importancia de la creación del Departamento Marítimo de Levante para la ciudad de Cartagena

El plan de Patiño, aprobado por Felipe V en 1726, consistente en estructurar la Península en tres grandes Departamentos Marítimos, incluía como pieza clave la construcción de los correspondientes arsenales en cada una de las capitales correspondientes: Ferrol, Cádiz y Cartagena. Las obras de construcción del Arsenal cartagenero¹ se enmarcaron en otras más amplias, incluidas dentro de la creación de la Base Naval de Levante. Las obras se prolongarían desde el segundo mandato de Felipe V, a través de los reinados de Fernando VI y Carlos III, hasta concluir con el de Carlos IV; es decir prácticamente todo el siglo XVIII. Llevándose a cabo no sólo la construcción del Arsenal sino todas aquellas obras referidas al amurallamiento y fortificación de la ciudad², y la intención de dotarla de las instalaciones adecuadas a su categoría de capital del Departamento Marítimo.

Mientras duró la construcción, Cartagena vivió una intensa actividad, convirtiéndose en un centro importante de la economía regional. A ella acudían operarios y constructores de la más diversa procedencia y proveedores todo tipo de productos, que la convertirían en un complejo industrial. A corto plazo esto significaría una etapa de clara expansión, pero a la larga la convertiría en una ciudad totalmente dependiente de las inversiones del Estado³.

Entre todas las construcciones llevadas a cabo durante la construcción de la Base Naval de Cartagena, cabe destacar la de determinados edificios como los grandes

¹ Sobre esta cuestión se pueden citar autores como: PIÑERA RIVAS, RUBIO PAREDES, PÉREZ CRESPO, MERINO NAVARRO, PÉREZ PICAZO o BETHANCOURT que han estudiado su significado y construcción desde distintos puntos de vista.

² Vid. AHAC. M -I -a. Leg.1. Sobre la construcción de las fortificaciones pueden consultarse los trabajos de MARZAL, A.: " Las fortificaciones de Cartagena en el siglo XVIII". *R.H.M.* (Madrid, 1976), Año XX, nº 41, pp.31-43. "Plan de defensa del puerto de Cartagena". *R.H.M.* (Madrid, 1977), Año XXI, nº 43, pp.119-139. O el más reciente de GÓMEZ VIZCAÍNO, A.: *Castillos y fortalezas de Cartagena*. Cartagena, Afocar, 1997. Por su parte la construcción de la muralla ha sido estudiada minuciosamente por RUBIO PAREDES, J.M^a.: *La muralla de Carlos III en Cartagena*. Murcia, Academia de Alfonso x el sabio, 1991.

³ Vid. RODA ALCANTUD, C.: "La Base Naval de Levante: significado histórico del arsenal para la ciudad de Cartagena". *Actas II Jornadas sobre Fortificaciones Modernas y Contemporáneas (1500-1936)*. Cartagena, Aglaya, 2001, pp. 309-315.

Cuarteles del Ejército; ya sea el Parque de Artillería⁴, o el Cuartel de Antiguones. O de otra índole, como el Colegio de Guardiamarinas, el Cuartel de Presidarios o el Hospital Militar⁵. En cualquier caso, todos marcarían, junto a las construcciones propias de la fortificación, el espacio urbano de la ciudad definitivamente (ver la tabla siguiente).

CONSTRUCCIONES REALIZADAS EN CARTAGENA A LO LARGO DEL SIGLO XVIII

EDIFICIO	FECHA DE SU CONSTRUCCIÓN
Casa de la Intendencia	1738-1740
Cuartel de Batallones	1750-1797
Real Hospital de Marina	1752-1762
Muralla de Carlos III	1771-1789
Fuerte de la Atalaya	1773-1777
Fuerte de Galeras	1773-1777
Fuerte de los Moros	1773-1778
Cuartel de Presidarios	1776-1785
Parque de Artillería	1777-1786
Cuartel de Antiguones	1783-1796
Cuartel de Guardiamarinas	1789-1810

Fuente: Elaboración propia a partir de diversos datos bibliográficos.

Cartagena se había convertido en modelo de las ciudades portuario-militares del siglo XVIII, y las ciudades navales, como consecuencia de su relación con el Estado, han sido a veces consideradas como especialmente frágiles, pues las crisis estatales les afectan con especial profundidad. Así, la situación del Arsenal de Cartagena durante las primeras décadas del siglo XIX fue desesperada. Cuando cesó la función militar, y ya no interesaba el Arsenal, ni siquiera la estratégica posición del Departamento, se hundió el desarrollo de Cartagena.

La historia de Cartagena ha ido pues íntimamente ligada a la de su Arsenal desde el inicio de su construcción. A lo largo del siglo XVIII la vida de la ciudad giró en torno a él. Su esplendor fue el de ella, y sus penurias también. Si en el Arsenal resonaban las hachas y la construcción de buques hacía bullir sus diques y sus gradas, la ciudad vibraba de actividad y rezumaba bienestar económico y social. Pero cuando la crisis, al compás de la del Estado y la Hacienda, hacía mella en él, sus podridos y abandonados navíos y sus desiertos talleres y obradores, no eran sino la viva estampa de la desolación que se vivía en la población. Tal era el grado de dependencia de la mayoría de los habitantes de esta ciudad-militar de una instalación naval de la importancia del Arsenal Militar.

⁴ La historia de la construcción de este emblemático edificio cartagenero ha sido estudiada también por RUBIO PAREDES, J.M.: *Historia del Real Parque-Maestranza de Artillería de Cartagena*. Cartagena, Ayuntamiento, 1989.

⁵ Vid. SOLER., J: "Escuela naval y cuartel de Guardia -Marinas". *R.H.N.*, nº 17, págs. 45-62. (Madrid, 1987), pp.31-43. "Casas del rey y capitania". *R.H.N.*, nº 35, (Madrid, 1991). *El hospital Militar de Marina de Cartagena*. Cartagena, Varios ed., 1993. CAÑABATE, E.: *Bosquejo histórico del hospital Militar de Marina de Cartagena*. Cartagena, Imp. Marín, 1956. CLAVIJO,S.: *La trayectoria hospitalaria de la Armada española*. Madrid, Ed. Naval, 1944.

Durante el siglo XVIII Cartagena había cuadruplicado su población. Este crecimiento espectacular tenía su causa en el factor inmigración, fruto de la demanda laboral que supuso la construcción, mantenimiento y aprovisionamiento del Arsenal, junto a los atractivos y posibilidades que en la centuria setecentista ofrecían las ciudades portuarias⁶. Mientras se mantuvo activo el Arsenal, las posibilidades de crecimiento estaban aseguradas, pero la situación dio un giro completo cuando, coincidiendo con el cambio de siglo, la Hacienda Real se hundió totalmente y las consignaciones de Marina al Departamento se veían reducidas progresivamente.

Cartagena, que vivía más de cerca que el resto de la Región la crisis económica por su condición de nudo industrial, sentiría especialmente los sangrados ocasionados por las difíciles circunstancias económicas de principios del siglo XIX. La miseria, el hambre y la desesperación de apoderaron del Departamento. El Arsenal vegetaba, y paralelo a su declive irá el de la propia ciudad, que afectará a todos sus sectores productivos y de consumo. No en vano la mayor parte de sus habitantes se hallaban empleados en los obradores del astillero, y los comercios dependían del poder adquisitivo de la Maestranza⁷: La razón había que buscarla en la situación del país agotado después de la guerra de la Independencia y pérdida de las colonias americanas. No había demanda de buques de guerra porque el Estado estaba en quiebra y, además, la política exterior no los exigía. La caótica situación que atravesaba la Marina española en los primeros 40 años del siglo no era una realidad aislada de la del conjunto del Estado del Antiguo Régimen. Como ha puesto de manifiesto el profesor Fontana⁸, se pretendía un imposible, incrementar la recaudación fiscal dejando inalterable la situación de los sectores más privilegiados.

La reacción no tendría lugar hasta la década de los 50, coincidiendo con la política naval de la Unión Liberal, que en el marco de su política exterior de prestigio, dedicaba a la Marina un alto porcentaje de los Presupuestos del Estado. Para el periodo 1859-1861 la marina recibió, entre créditos ordinarios y extraordinarios, la cantidad de 175 millones de reales⁹, algo impensable unos años atrás.

Situación de la Marina española en la primera mitad del siglo XIX

El siglo XIX español fue quizá, en conjunto, el más calamitoso y anodino para la Marina española, que a lo largo de la anterior centuria había conseguido un rango de primer orden en el mundo. Iniciado con el inútil sacrificio de Trafalgar, propiciado por el empecinamiento y la ineptitud en el mando por parte de nuestros aliados franceses, viviría hacia los años 60 la modernización de los arsenales y la reactivación de la construcción naval, para finalizar con el desastre de Cuba y Filipinas.

A la muerte de Carlos III, cuyo reinado había impulsado la construcción de los tres astilleros del Estado y la correspondiente potenciación del incremento de nuestra flota, la Marina española tenía aún importantes dotaciones. Durante el reinado de Carlos IV se mantuvo este prestigio siendo aún la segunda del mundo, aunque por poco

⁶ TORRES SÁNCHEZ, R.: *Componentes demográficos de una ciudad portuaria en el Antiguo Régimen. Cartagena en el siglo XVIII*. Cartagena, Ayuntamiento, 1986, pp. 29-30.

⁷ Sobre la participación de la Maestranza cartagenera en la actividad laboral de la Región vid. RODA ALCANTUD, C.: "Asociacionismo y movimiento obrero en Murcia: La Maestranza Naval de Cartagena". *VII Congreso de la Asociación de Historia Contemporánea*. Vitoria, 2006.

⁸ Cfr. FONTANA, J.: *La quiebra...*

⁹ Vid. Presupuestos del Ministerio de Marina .Madrid, Imp. Real, para los ejercicios 1959-1961.

tiempo. El 7 de marzo de 1793, se declaraba la guerra contra la Convención, y España e Inglaterra se aliaban contra Francia. Contiendia injustificada, sin más motivo que el de ser nuestro monarca pariente de Luís XVI sangraría duramente las arcas del Estado. Esta difícil situación se dejó sentir en la Marina y en los tres Departamentos Marítimos.

En el caso concreto del arsenal de Cartagena, la absurda Guerra contra la Convención, que tuvo lugar entre 1793 y 1795, reportaría no pocas dificultades y penurias¹⁰. La falta de caudales se refleja en el acopio de materiales, principalmente en el abastecimiento de maderas de Navarra¹¹, y de forma especialmente dramática en los salarios de la maestranza, a quien la falta de pago llevaba a perecer en la miseria debido a que: "en esta ciudad tras pasar un mes sin salario no encuentran quien les fíe lo necesario para subsistir, pasando hambre y debilitándose físicamente", o bien a abandonar el servicio, puesto que: "movidos por la desesperación llegan a veces a desertar, al ver que sus mujeres deben prostituirse, obligadas por la necesidad de mantener a sus familias"¹². La principal consecuencia de esta desatención salarial sería la escasez de operarios y la ralentización e incluso paralización de las actividades de construcción de buques pendientes.

Tras la firma del tratado de San Ildefonso el 18 de agosto 1796 con el gobierno del Directorio, se restablecía la amistad franco-española características del siglo XVIII, los términos en que estaba redactado el nuevo tratado, unidos a los frecuentes atentados contra las posesiones hispanas en América por parte de Inglaterra, abocaron a un enfrentamiento militar con esta última potencia en ultramar entre 1796 y 1801¹³. Esta guerra iba a culminar el proceso de colapso de la Hacienda española, reflejada ya en la importante reducción de los Presupuestos Generales de 1796.

Ante tal estado de cosas, las deudas del Arsenal de Cartagena continuaban creciendo¹⁴. La situación de la Maestranza no mejoraba y la urgencia de los servicios hacía necesaria las contrataciones eventuales de trabajadores para los ramos de mayor actividad¹⁵. Paralelamente, se procedía al despido de igual número de trabajadores en obradores de menor actividad en aquellos momentos. La situación llegó a ser tan grave que se adoptó el trabajo por quincenas para la Maestranza y en 1800 se produjo una huelga entre los obreros que se negaban a acudir el trabajo. Además una nueva coyuntura agravaría aún más la situación, al desatarse una grave epidemia de fiebre amarilla en 1804 que dejaría incomunicada la ciudad durante siete meses con un balance global de muertos de 11.445 víctimas¹⁶, y por lo que a la Marina respecta de 57 Jefes y oficiales, 130 marineros, 500 operarios de Maestranza y 23 Oficiales de mar¹⁷.

¹⁰ Vid. RODA ALCANTUD, C.: "La crisis del Arsenal de Cartagena durante el conflicto hispano- Francés (1793-1795)". *Murcia y América*. Murcia. J.B. Vilar (ed.), 1992, pp.165-179.

¹¹ La invasión de tropas francesas en el valle del Roncal levantaría en armas a los vecinos de la zona y el suministro de maderas al arsenal de Cartagena se vería interrumpido. Vid. AHAC. AJED, tomo XVIII, 11 de diciembre de 1793.

¹² AHAC. AJED, tomo XVII, 3 de abril de 1794.

¹³ Vid. MARTINEZ MERCADER, J.: "La crisis del Arsenal de Cartagena durante el conflicto hispano-británico (1796-1801)". *Murcia y América.....*, pp. 181-194.

¹⁴ Los pormenores de estos difíciles años se pueden conocer consultando en el AHAC. AJED años (1800-1805).

¹⁵ Vid. RODA ALCANTUD, C.: "La crisis del Arsenal de Cartagena como precedente del desastre naval de Trafalgar (1801-1805)". *Repercusiones de la Revolución Francesa en España*. Madrid, Universidad Complutense, 1990, pp.501-511.

¹⁶ NADAL, J.: *La población española (siglos .XVI-XX)*. Barcelona, Ariel, 1973, pp.115-117

¹⁷ SOLER CANTÓ, J: *Cuatro siglos de epidemias en Cartagena*. Cartagena, Caja de Ahorros del Sureste de España, 1967, pp.53-54.

Para Bonaparte, dada su inferior potencia naval frente a los ingleses, la cooperación de las escuadras españolas era indispensable para la realización de su gran quimera de invasión de Inglaterra. Sueños que se desvanecieron con la derrota de la escuadra franco-española en aguas de la bahía de Cádiz, frente al cabo de Trafalgar. A pesar del tremendo desastre que supuso Trafalgar, la Marina española no murió. El número de barcos destrozados no fue tan elevado como para que nuestra nación no los pudiera reponer. Lo que sí se inició allí fue el hundimiento del espíritu de la corporación, sufriendo su prestigio ante todo el país. La situación moral y material de la Armada después de Trafalgar es fácilmente imaginable. El país entero quedó consternado, el cuerpo social de la Marina, humillado y desmoralizado. Para España Trafalgar sería el fin del poderío y del imperio.

La Hacienda Pública, dependiente en gran parte de las aportaciones de los virreinos de América, se encontraba en pleno colapso. Aunque Trafalgar suponía teóricamente para los arsenales un aumento de sus actividades de carena, rehabilitación y construcción naval, la práctica revelaría todo lo contrario y los astilleros estaban prácticamente parados. La precaria situación del erario incidiría de lleno sobre la situación económica de los Departamentos Marítimos, y la escasez de los materiales de trabajo de toda índole imposibilitaba la realización de las obras pendientes¹⁸.

A todo lo expuesto hemos de añadir, que a la catástrofe de Trafalgar siguieron una serie de sucesos que hicieron apartar la vista aún más de nuestra Marina, como la guerra de la Independencia, las alternativas de nuestro régimen político y la consiguiente agravación progresiva de las penurias hacendísticas.

Aunque la Marina quedaría algo desplazada durante la contienda, la modalidad de la lucha en tierra trajo consigo numerosas expoliaciones en los arsenales, depósitos, y hasta de los pertrechos de los buques. La realidad era dramática para la Armada, sus Departamentos Marítimos y arsenales, que lejos de la actividad y pujanza de años atrás, vivían sus peores años: "Cádiz, Ferrol, Cartagena, puntos admirados en otro tiempo por sus soberbios y suntuosos Arsenales (...) en donde España representaba una idea exacta de su poder y su riqueza, son actualmente en donde con propiedad puede afirmarse que la cruel desolación y la espantosa miseria han fijado su lúgubre domicilio"¹⁹.

Al finalizar la guerra de la Independencia y regresar Fernando VII la penuria reflejaba el abandono de la institución: al personal de la Armada se le debían 33 meses de sueldo y en los arsenales no quedaba prácticamente más que los edificios, ya que los almacenes de pertrechos de todo tipo estaban totalmente vacíos. Se iniciaba así un reinado de casi 20 años, que comportaría para la Armada, como para tantos otros estamentos nacionales, un período de represión y depuraciones, con el consiguiente olvido y deterioro de sus instalaciones, material y personal. La situación llegaría a tal extremo que por Real orden, de 31 de agosto de 1825, se decidió que no quedara más Departamento Marítimo que el de Cádiz, con un capitán general único. Oficialmente se reconocía la escasez de recursos que motivaban esta medida: "quedando los del Ferrol y Cartagena reducidos a la clase de unos meros Apostaderos Marítimos a fin de conservar en cuanto fuere posible las muchas y preciosas obras que hay en ellos "²⁰.

¹⁸ MARTÍNEZ MERCADER, J.: "La situación socio-económica del Arsenal de Cartagena entre Trafalgar y el inicio de la guerra de la Independencia (1805-1808)". *Repercusiones de la Revolución Francesa en España*. Madrid, Universidad Complutense, 1990, pp. 513-524.

¹⁹ Exposición sobre el estado de la Marina. Expuesta por el ministro Vázquez Figueroa, Madrid, 20 de octubre de 1812.

²⁰ E.G.A. : 1828,

A la muerte del "Deseado" quedaba una Marina arruinada, maltrecha, poco esperanzada en su pronta recuperación: "Una decadencia que tiene de fecha todo lo que va de siglo ha persuadido a muchos que semejante estado de anadamiento de las fuerzas navales no influye en la grandeza de la Nación, y olvidándose su utilidad, creen que la Marina es insignificante, costosa y una institución casi indiferente para la prosperidad del Estado y cuyo restablecimiento vendría a ser inútil y de poca ostentación " ²¹. Se vivían años tan dramáticos que Merino Navarro ha afirmado que el desmoronamiento de primera potencia española se consumaba a un ritmo que produce escalofríos en el historiador que pretende conocerlo²².

El esfuerzo de modernización de España a lo largo del siglo XIX

Parece existir acuerdo dentro de la historiografía sobre el retraso español en el primer tercio del siglo XIX. Resulta evidente que España no cogió el primer tren de la industrialización y que se fue rezagando en relación con otras naciones que señalaban la pauta del progreso científico y técnico. Este desfase en nuestra incorporación a la revolución industrial respecto a los países europeos de vanguardia, estuvo determinado, según las distintas tesis barajadas por los historiadores, por varios hechos de discutida importancia y valoración. No obstante, a lo largo del siglo XIX, nuestro país experimentó una compleja transición desde su status de imperio colonial de corte tradicional al de nación moderna. El período isabelino coincidió con una de las más vigorosas fases expansivas de la economía mundial. Hacia 1844 tuvo lugar el claro despegue económico español que evidencia un retraso casi irreversible de unos 40 años.

De forma tradicional los historiadores del siglo XIX han tendido a poner el acento en el papel desempeñado en el atraso económico por fuerzas foráneas. Entre ellas ocupa un papel destacado la pérdida del grueso del Imperio colonial. El debate historiográfico en curso se centra en las limitaciones de la industrialización española, en su retraso respecto de otras experiencias²³.

Según los últimos análisis comparativos, el desarrollo industrial español en el siglo XIX no merece el calificativo de "fracaso". Presenta unos ritmos de crecimiento en absoluto desechables, aunque dentro de una dinámica general de moderado crecimiento. Por otra parte, las inversiones extranjeras en la economía española se iniciaron en el decenio 1850-1860, y prácticamente finalizaron en el transcurso de la Primera Guerra Mundial. Entre 1850 y 1870 resultan inseparables la entrada de capitales y las técnicas y proyectos empresariales procedentes del extranjero. Francia e Inglaterra se disputaron las competencias políticas y económicas en nuestro país. Pudiéndose afirmar que al finalizar el período isabelino el capital extranjero reinaba en España.

La industrialización española se vio frenada por múltiples causas, además de las sociopolíticas: fracaso de las desamortizaciones, ausencia de política económica continuada, debilidad del mercado interior, escasez de las principales materias primas, dependencia tecnológica y financiera del extranjero, insuficiencia de la red de

²¹ E.G.A. : 1834.

²² MERINO NAVARRO, J.P.: *La Armada española en el siglo XVIII*. Madrid. F.U.E., 1981, pp.22-23.

²³ PRADOS DE LA ESCOSURA, L: *De imperio a nación. Crecimiento y atraso económico en España (1780-1939)*. Madrid, Alianza, 1993, pp. 167.

transportes²⁴. El caso español por sus rasgos se convierte en un "caso típico de industrialización en un área mediterránea", según palabras de Vicens Vives.

El transporte será otro de los aspectos claves de todo proceso modernizador de un país, y en el caso español su geografía lo dificultaba sobremanera. El siglo XIX planteó nuevas necesidades²⁵, acordes con los nuevos tiempos, que incluían la construcción de carreteras empedradas, ferrocarriles y canales. El transporte marítimo sufrió también un profundo proceso de transformación, basado en la mejora de los puertos. La navegación de cabotaje no podía aspirar a desarrollarse si el litoral español no se dotaba de un sistema de señalización moderno²⁶.

También las construcciones navales recibieron un importante impulso con la ley de 1 de noviembre de 1837 que prohibía la importación de toda clase de buques. Este hecho permitió el desarrollo de astilleros catalanes y vascos, que tras la introducción del vapor en la navegación iniciaron su declive a partir del bienio 1858-1859. En 1853 se autorizó la adquisición en el extranjero de buques a vapor, pues los astilleros españoles eran insuficientes para cubrir la demanda nacional. El gobierno de la Unión Liberal a su vez se preocupó del rearme naval español, con el objetivo prioritario de construir una escuadra: con la que atender a nuestras últimas posesiones ultramarinas y acudir a la política de intervenciones militares.

Para ello era condición previa modernizar nuestros arsenales, y en concreto la reactivación del Arsenal de Cartagena, en el que se acometerán obras de vanguardia para la industria naval internacional del momento, supondrá un brillante ejemplo comparable por su trascendencia para el Departamento levantino²⁷, al esplendor vivido durante su construcción y primeros años de vida.

La política naval Isabelina y el Arsenal de Cartagena

Durante la construcción del Arsenal en el siglo XVIII, tuvo especial importancia la construcción de dos diques secos de carena, entre 1753 y 1757, que tuvieron la particularidad de ser los primeros del Mediterráneo²⁸.

Tal y como hemos visto, el arranque del siglo XIX resultó harto difícil para la Armada española y por ende para todo el departamento Marítimo de Levante. Las magníficas instalaciones construidas pocos años atrás habían sido completamente abandonadas a su suerte y la actividad en las gradas y demás dependencias era nula. Tras numerosas denuncias y quejas sobre esta triste situación a lo largo de las primeras décadas del siglo.

El despegue de la Marina se inició, tal y como ya se ha referido anteriormente, con el ministerio de Molíns, hacia 1850, y continuó y acentuó en la etapa isabelina, especialmente durante el gobierno de la Unión Liberal, cuya activa política exterior y

²⁴ VILAR, J.B.: " *El esfuerzo industrializador (1833-1868)* ". En vol. XIV Historia general de España y América. Madrid, Rialp, 1983, pp. 206.

²⁵ Vid. RINGROSE, D.R.: *Los transportes y el estancamiento de España (1750-1850)*. Madrid, Tecnos, 1972.

²⁶ FRAX ROSALES, E.: *Puertos y comercio de cabotaje en España (1857-1934)*. Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España, 1981, pp. 90.

²⁷ Vid. RODA ALCANTUD, C.: *La modernización del Arsenal de Cartagena durante el gobierno de la Unión Liberal (1857-1863)*. Servicio de publicaciones de la Universidad de Murcia, 2003

²⁸ MERINO NAVARRO, J.P.: "Cartagena: El Arsenal ilustrado del Mediterráneo español". *Áreas*, nº1, (Murcia, 1981), pp.46.

relativa bonanza económica, fueron los factores que permitirían invertir en la modernización de los maltrechos arsenales de cada Departamento Marítimo.

La modernización que se llevó a cabo en la Base Naval de Cartagena durante la etapa unionista fue de una especial importancia, no sólo técnica, que la tuvo sobre manera, sino en cuanto a la dinámica social y económica que reactivó. Se reformaron y acondicionaron muchas dependencias y en especial el Arsenal, que fue remozado en su conjunto y la ciudad participó de ello plenamente. Esta importante modernización del astillero cartagenero a mediados del siglo XIX, pasaba por actualizar sus obras hidráulicas. Los diques secos del siglo XVIII estaban inservibles, y se optó, tras barajar varias posibilidades, por construir un nuevo varadero, horizontal y superior al nivel del mar, compuesto a su término por tres gradas, un dique receptor y un dique flotante, en el ángulo suroeste de la dársena, en el paraje conocido como Santa Rosalía. La obra tomaría su rumbo definitivo coincidiendo con los años centrales del gobierno de la Unión Liberal, por lo que se la puede considerar un claro exponente de su política naval. Su entrada en servicio revolucionó la ingeniería naval del momento por sus peculiares características técnicas, y prueba de ello es que se encuentra todavía hoy en servicio.

Sin embargo, la crisis del Sexenio y los problemas hacendísticos posteriores no permitieron continuar reacondicionando el arsenal al ritmo vertiginoso que tomaban las construcciones navales²⁹. El dique flotante era ya impotente para llevar a cabo solo todas las tareas. Por ello, se hacía preciso acometer la construcción de una nueva obra hidráulica: un dique seco de grandes dimensiones, capaz de carenar buques de gran tonelaje, que viniera a completar el conjunto del varadero de Santa Rosalía.

Incidencia del movimiento cantonal en la Base Naval cartagenera

La Revolución de 1868, pondría fin al reinado de Isabel II, dando paso al Sexenio Democrático, una de las etapas más agitadas de la España decimonónica que finalizaría con la sublevación cantonal. Como es bien sabido la Armada se sumó a la insurrección, pese a los esfuerzos del gobierno por evitarlo y la visita del propio ministro de Marina a la ciudad de Cartagena.

La sublevación de iniciaría con el ondeo de la bandera roja en la fragata *Almansa*³⁰. Después se incorporaron entre otros buques: *Numancia*, *Tetuán*, *Méndez Núñez*, *Fernando el Católico* y *Vigilante*. Desde este momento los barcos más potentes de la Armada Española estarían entre los efectivos militares de los cantonalistas y jugarían un importante papel. También se sumaron a la insurrección el batallón de Infantería de Marina, la Compañía de Guardias del Arsenal –excepto jefes y oficiales– la mayor parte de las clases afectas a la Comandancia General del Departamento, a la Mayoría General y al Arsenal³¹.

Durante los meses que duró la insurrección las instalaciones del departamento Marítimo sufrieron importantes desperfectos, tanto en los edificios y dependencias como en distintos abastecimientos tan importantes como el alumbrado y el suministro de aguas. Lo mismo sucedía con las instalaciones portuarias, algunas de muy reciente

²⁹ Vid. GONZALEZ ECHEGARAY, R.: "La Marina blindada". *El buque en la Armada española*. Madrid, Sílex, 1981.

³⁰ Vid. EGEA BRUNO, P.Mª: "Los prolegómenos del Cantón en Cartagena: el motín de la fragata "Almansa". *Actas de las Jornadas sobre el Sexenio Revolucionario y el Cantón murciano*. *Anales de Historia Contemporánea*. nº 9 y 10, Murcia, 1993-94, pp. 409-416.

³¹ Vid. RODA ALCANTUD, C.: "Incidencia del Cantón sobre el arsenal de Cartagena". *Actas I Jornadas sobre el Sexenio revolucionario y el Cantón murciano*. *Anales de Historia Contemporánea*, nº 9 y 10, Murcia, 1993-94, pp.417-425.

construcción como el dique flotante, que se vería afectado tanto con desperfectos externos como en su maquinaria, y por supuesto con los buques, dañados sobre todo en su armamento, en especial la fragata *Numancia*.

El balance de todos estos importantes desperfectos ascendía a importantes sumas de dinero ya que en ocasiones los materiales precisos no se encontraban en la ciudad y era necesario adquirirlos con urgencia en otros lugares. Además la situación económica se complicaría y a partir de 1875 la crisis hacendística no permitió nuevos encargos.

El material naval que heredaría la España alfonsina procedía de los créditos extraordinarios de 1859 y 1861, y no llegaba al mínimo necesario para acometer sus múltiples misiones. Hacía muchos años que no se adquirían nuevas unidades de importancia y los arsenales estaban agotados tras haber padecido los sucesos de la revolución cantonal, mientras que en el extranjero se producían importantes innovaciones.

Los Planes Navales de la Restauración y las infraestructuras de Departamento

Durante toda la Restauración³², los dos partidos turnantes contaron, sin grandes discrepancias y como ejes principales de la política naval, con la expansión, el prestigio y la dominación de las posesiones ultramarinas, redactándose varios Planes Navales.

La construcción se repartió entre los arsenales del Estado y los astilleros civiles, distribución que tuvo funestos resultados. Los primeros, sobre cargados de trabajo, no tenían capacidad suficiente para cubrir las necesidades de tan amplio programa, ya que estaban pendientes de renovar sus infraestructuras. Por lo que se refiere a las cuestiones administrativas, no se logró una organización acorde a los servicios industriales que prestaban los arsenales, ni en la Ordenanza de 1870, ni en la posterior de 1893³³. Finalmente el Estado acabaría reconociendo su incapacidad para regentar eficientemente los establecimientos, y la solución pasó por arrendar a una compañía privada la gestión y realización de las construcciones, así como las reparaciones de los buques de la Armada³⁴.

España llevó a cabo, entre 1884 y 1894, una política expansionista en Ultramar y de prestigio internacional. La protagonista sería la renacida escuadra anterior a los planes navales, que fue sobre utilizada. En marzo de 1895, coincidiendo con la segunda gestión del vicealmirante Berenguer al frente de la cartera de Marina, se puso en marcha el que sería el último programa naval de la Restauración: el de 1896, cuya parte más útil fue, sin duda, la dedicada a las infraestructuras, abordándose la tarea de dotar a los departamentos de Cádiz y de Cartagena de sendos diques secos; el de La Carraca se construyó entre 1894 y 1904, y el del astillero levantino entre 1896 y 1902³⁵.

La ciudad de Cartagena veía en la construcción de este nuevo dique, capaz de carenar buques de transporte de 12.000 toneladas, las ventajas que reportaría a la

³² Vid. RODRIGUEZ GONZALEZ, A.: *Política naval de la Restauración*. Madrid, San Martín, 1988.

³³ LOZANO COURTIER, A.: *La organización industrial de los Arsenales del Estado en el último tercio del siglo XIX*. Madrid, Fundación Empresa Pública, 1994, pp. 32.

³⁴ La Gaceta de Madrid publicó el 21 de abril de 1908 el Real decreto con las bases reguladoras del público concurso a celebrar el 21 de agosto. En 1909 se empezaba el traspaso de las competencias.

³⁵ Vid. RODA ALCANTUD, C.: "Renovación de la infraestructura naval del Arsenal de Cartagena en la fase final de la crisis colonial española (1894-1902)". *En torno al 98. España en el tránsito del siglo XIX al XX*. Universidad de Sevilla, 2000, pp.227-238.

Marina de Guerra y a la nación en general, por las facilidades para el acondicionamiento de nuestra Escuadra, tan necesitada de refuerzos ante la conflictiva situación colonial que se estaba desarrollando en las Antillas y en el Pacífico. Pero al mismo tiempo no podía dejar de verlo como una tabla de salvación para la población de la ciudad, castigada por la crisis minera y la paralización mercantil, con la consiguiente situación dramática para las clases trabajadoras³⁶. Las corporaciones y centros de mayor importancia aunaron esfuerzos en defensa de los intereses de la ciudadanía de Cartagena³⁷. La construcción del dique unía pues a su importancia naval, la social y laboral, como esperada fuente de empleo, que amortiguara en parte la situación de paro en que se hallaban numerosos miembros de la población obrera de la ciudad. De nuevo la economía de Cartagena pasaba a depender de su Arsenal.

Tras múltiples contratiempos, el dique entró en servicio en 1906 con la varada de buques de la importancia del *Numancia*, *Lepanto* o *Pelayo*. A la postre, el inicio oficial de la actividad en el nuevo dique seco de Cartagena, no sólo llegó tarde para contribuir a la construcción de una flota ultramarina, sino que coincidió prácticamente con el traspaso de competencias desde el Estado a la empresa privada, en lo que a la actividad constructora de los arsenales se refiere. El varadero de Santa Rosalía se completaba. Sus tres gradas, junto al anexo dique flotante, eran ideales, con el auxilio del reciente dique seco, para construir los buques ligeros que le fueron asignados al Arsenal de Cartagena, tras la aprobación de la nueva ley de Escuadra de 1907. Por lo tanto, el nuevo período del astillero, a partir de 1909, como factoría de la "Sociedad Española de Construcciones Navales" se iniciaba sin necesitar apenas remodelaciones.

Abreviaturas

RHM: Revista de Historia Militar.

RHN: Revista de Historia Naval.

AHAC: Archivo Histórico de la Armada de Cartagena (su denominación actual es Archivo General intermedio de la Armada de Cartagena).

AJED: Acuerdos de la Junta Económica del Departamento.

EGA: Estados Generales de la Armada

³⁹ Desde 1875, y durante casi toda la Restauración, el distrito minero de Cartagena padeció un período de crisis cíclicas en el sector plumbífero debido a su dependencia de los mercados extranjeros. La situación se hizo insostenible entre 1893 y 1894 y los efectos sociales y laborales no se hicieron esperar. Cfr. EGEA BRUNO, P.Mª: " Movimiento obrero y crisis finisecular en el distrito minero de Cartagena (1895-1898) ". AUM, vol. XXXVIII, nº 4, Murcia, 1981, pp. 3-25.