



## **INFORME SOBRE EL GRAVE ESTADO PARCIAL DE CONSERVACIÓN DE LA BATERÍA DE LA PODADERA.**

Por Juan Lorenzo Gómez-Vizcaino y Castelló, Alcaide de AFORCA.

### **1. INTRODUCCIÓN.**

La Asociación «Amigos veteranos de los castillos cartageneros, sus fortalezas, murallas, viejas torres y baterías; Don Sancho Díaz Bustamante» (AFORCA), es una asociación legalmente registrada en 1995 cuyo principal objetivo es el estudio y la divulgación del conocimiento de las fortificaciones cartageneras para favorecer su conservación y restauración. Por extensión, está interesada en todas las fortificaciones de cualquier lugar, de las edades Moderna y Contemporánea (abaluartadas y románticas, respectivamente).

Desde sus inicios ha realizado un intenso trabajo en la consecución de la puesta en valor del rico y extenso patrimonio de fortificaciones militares que atesora esta ciudad. En este sentido, y desde entonces ha realizado numerosas visitas guiadas, estudios, publicaciones, colaboraciones con varias instituciones y ciclos de conferencias, la mayor parte financiados por el MINISDEF y Excmo Ayto de Cartagena. No en vano, la reciente declaración institucional proponiendo a Cartagena como candidata para conseguir su declaración como “Patrimonio de la Humanidad” basado en su patrimonio defensivo confirma en cierto grado la importancia de los objetivos que persigue nuestra asociación.

Pero la amplia titularidad de este patrimonio, consecuencia de los diversos procesos de desafectación sufridas por estas posiciones de origen militar constituye actualmente un hándicap para nuestros esfuerzos, hallándose parte de este patrimonio como propiedad, entre otras, de TELEFONICA, Excmo. Ayuntamiento de Cartagena, CARM (Demarcación de Costas) y MINISDEF, siendo este ministerio el que todavía alberga un buen número de propiedades sin uso militar donde las obligaciones y presupuestos de las unidades a las que están aún adscritas (Arsenal de Cartagena y Acuartelamiento Tentegorra) no parecen permitir una vigilancia y mantenimiento adecuado.

No obstante, la Ley 4/2007 de 16 de marzo establece unas obligaciones a la administración pública y a sus poseedores que no están resultando, cuando menos, eficaces para su conservación. Tal es el caso de la Batería de la Podadera, objeto de este informe.

En relación a lo anterior, AFORCA publicó en 2018 su “Lista Roja” con la relación de fortificaciones en riesgo extremo de colapso en la que aparecían entre otros varios bienes patrimoniales los siguientes:

- Muro aspillerado de entrada a la **Batería de la Podadera** (finales S. XIX), cuya construcción está a punto de desplomarse sobre el mar. BIC y propiedad del MINISDEF.
- Tambor fusilero norte del **Fuerte de Fajardo** (mediados S. XIX), desmochado en parte para usos militares, y caído hace cuatro años otro tramo del mismo por falta de cerramiento de su coronación. BIC y propiedad del MINISDEF.
- **Forjados y relieves historicistas egipcios de los repuestos de pieza de la batería de la Parajola**. Agrietados y partes desprendidas. BIC y propiedad del MINISDEF.
- **Baluarte n.º 9 de entrada a Navantia, Muralla de Carlos III** (S. XVIII). Agrietado y apuntalado en su acceso desde el puente de la Rambla de Benipila. BIC y propiedad del MINISDEF. (Éste ya colapsó y ha sido recientemente restaurado).

## 2. OBJETO DEL INFORME.

Tiene por objeto mostrar la importancia patrimonial de esta fortificación y denunciar el grave estado en que se encuentra una de sus partes más sobresalientes, instando a las instituciones titulares o con responsabilidad<sup>1</sup> por ley a solicitar y/o tomar medidas urgentes de consolidación, o, en su caso, de restauración de la misma.

Desde AFORCA se reitera, con el presente, la denuncia que ya formulamos en carta dirigida a la Ministra de Defensa el 13 de enero de 2009 y nos sumamos a otras realizadas por asociaciones patrimoniales y Ayuntamiento de Cartagena sobre este BIC.

## 3. DESCRIPCION.

Localidad: Cartagena.

Paraje: La Batería de la Podadera se ubica en el Soto de la Podadera, situado al sur del monte de Galeras, en el extremo sur junto a la costa acantilada. Se trata de un promontorio de planta redondeada con curvas de nivel pronunciadas.

Altitud: 29 metros sobre el nivel del mar.

Entorno: El conjunto de fortificaciones del “Frente Derecho”.

Accesos: Desde Cartagena se accede a través de la calle Real, dirección al Barrio de la Concepción, tras pasar el puente sobre la rambla de Benipila, a mano izquierda se toma el cruce de la carretera que corre paralela a la muralla de Carlos III, hasta llegar a la puerta de Santa Rosalía que da acceso a la Empresa NAVANTIA. Desde ahí se toma el camino hacia el Faro de Navidad, y a la altura del muelle del Espalmador se toma un desvío desde donde se inicia una pista militar sin asfaltar. A unos cincuenta metros el camino se desdobra a izquierda llevaría hasta la Batería de la Podadera.

---

<sup>1</sup> MINISDEF, Ministerio de Cultura, Dirección General de Bienes Culturales de la Región de Murcia, Ayuntamiento de Cartagena, Delegación de Defensa de Murcia, ALARCART.

Tipo de patrimonio: Patrimonio Defensivo, fortificación del S XIX construida sobre asentamientos realizados en el S XVII y XVIII.

Periodo defensivo: Artillados Krupp. Finales del S XIX.

BIC: CARMU BIC. N° Catgo 16570. Monumento Adicional Segunda Ley 16/1985. PGMO BIC 160570.

Propiedad: del MINISDEF. Adscrito al Arsenal de Cartagena (ALARCART).



**Fotografía aérea donde se señala la batería de la Podadera en la importante concentración patrimonial de BIC,s en el denominado "Frente Derecho".**

#### **4. ANTECEDENTES HISTORICOS DE LA BATERIA.**

Tras el documentado robo del navío *El Pavón Dorado* en el año 1615, llevado a cabo por piratas en el interior del puerto, quedaron al descubierto las carencias defensivas del puerto de Cartagena, que por falta de fortificaciones artilladas pudieran entrar y salir sin dificultad los barcos enemigos. Reunido el Concejo, se acordó solicitar al Rey la construcción de un fuerte sobre la Laja de dicha bocana (actual emplazamiento de faro de La Curra). Esta obra, que no llegó a realizarse, sería sustituida adelantando el despliegue de la artillería hacia las puntas del puerto: Trincabotijas y La

Podadera. Pero esta anticipación defensiva no llegará para la Podadera hasta el año 1686, cuando ante el temor de un ataque de una armada francesa a las costas mediterráneas, el duque de Veragua, Pedro Colón de Portugal, como jefe de las Galeras de España y para poder contar con un refugio seguro, se puso de acuerdo con el gobernador militar de Cartagena, Sebastián de Figueroa para *<<fortificar las dos puntas, la de Levante y la de Poniente que formaban la bocana, poniendo en cada una de ellas una batería de cuatro cañones>>*<sup>2</sup>. No obstante, esta obra no pasó de ser un *<<emplazamiento provisional con una explanada con las defensas de fajina y tierra>>*<sup>3</sup>. La poca seguridad resultante que ofrecía esta batería por su baja cota, hizo que, ante el temor de ataques por parte de las armadas de Inglaterra y Holanda, volvieran a ponerse de acuerdo el Gobernador y el Jefe de las Galeras, acordando que, *<<a la mayor brevedad posible, se construyera un fuerte o castillo (o batería) en la Punta de La Podadera. Que para aportar medios se separen mil quinientas fanegas de tierra en el Rincón de San Ginés, propiedad de la ciudad, y se saquen a pregón>>*<sup>4</sup>.

En el Cabildo cartagenero del 15-10-1702 consta que se había comenzado la fortificación acordada según proyecto realizado por el ingeniero Hércules Torali, quien dirigía la obra. Las previsiones del arrendamiento de tierras del Rincón de San Ginés no había tenido efecto, pues no hubo vecinos interesados. Además, se sacó a concurso el matadero local, para con su beneficio ayudar a la obra, pero nadie quiso hacerse cargo de él. Por otra parte, el Rey no se decidió a facilitar el dinero necesario y la obra, dado el gran gasto y dificultad que requería el movimiento de tierras, se paralizó.

Tal y como señala Marzal Martínez, *<<la solución definitiva se daría más avanzado el siglo cuando los gastos de las fortificaciones pasaron a depender de la Secretaría de Guerra, cargando en la cuenta del Estado en vez de los bolsillos de los vecinos de la ciudad, cuyas economías nunca fueron muy boyantes>>*.

Sería el ingeniero militar Estéban de Panón, en torno a 1740, el que finalmente planifique la construcción de una batería permanente. Así, el ingeniero director Diego Bordick consideraba *<<que la batería de Podaderas es la principal de cuantas puedan contribuir a impedir el ingreso en el puerto de Cartagena>>*, y es cuando éste propone la construcción en la Podadera de una batería *subterránea*: la primera de este tipo en la defensa militar de la costa cartagenera, lo que constituye un hito de las fortificaciones de esta ciudad y su puerto: *...<<la batería de la Podadera o de San Juan, la cual será muy conveniente para la defensa del arrimo de este puerto, e impedir el bombardeo y desembarco que se puede hacer a las dos Algamecas, pero como esta puede ser batida a la vela por toda una armada, y que tiene a sus espaldas de peña muy inmediata, y su parapeto provisional de mampostería, según ordenes de la Corte, es indispensable quitarle las*

---

<sup>2</sup> (MN. Colección de Vargas Ponce. T.XXIX. Doc.171. Fol.254-5)

<sup>3</sup> (SHM. Colección Aparici. Sign. 1-4-4-1. Fol.485).

<sup>4</sup> (AMC. AA.CC. 23.09.1702)

*ciudades espaldas y formarle un parapeto de la misma peña, y construirle los cuarteles y aljibes y demás edificios accesorios a ella. a cuyo fin he formado el proyecto para cuando conviniere y lo pida V.E. siendo así que con esta batería, la de San Leandro y Santa Florentina por no poder ser estas arruinadas del enemigo, me parece imposible sea forzada la entrada de este puerto>>.*



**Plano de Esteban Panón (1741).**

En esta época la técnica empleada para la penderá de las piezas era la de «*penderá de punto en blanco*», que, unido a la conveniencia de disparar las balas a la línea de flotación de los navíos, exigía para el tiro de costa de unos asentamientos con baja cota que permitieran hacer el tiro rasante, aprovechando solo la parte más rectilínea de la trayectoria del proyectil disparado. Estas exigencias, unidas al relieve de terreno en la Punta de la Podadera, una costa escarpada, obligaba a demoler el monte para hacer hueco donde colocar la explanada de la batería.

Una vez realizada esta obra, quedaría a la espalda de los cañones un empinado contrafuerte que al impacto de las balas enemigas harán caer abundantes piedras sobre los asentamientos, con el consiguiente peligro e inseguridad para los artilleros, municiones y material. Respaldan estas consideraciones las afirmaciones de Panon en 1739: ...<< *la de la Podadera, que contiene mas de 900 toesas (1.755m2) de excavaciones de peña tardará mas de tres meses en concluirse* >>... Zermeno, ya en 1766 insistía en lo mismo: ...<< *necesita revestir de tapial grueso sus espaldas para evitar el rechace de las balas* >>. Con anterioridad a Zermeno, en 1761, en un plano firmado por Feringan (AGS. MPD. XXVIII-6), se señalan las defensas que se han puesto en el puerto de

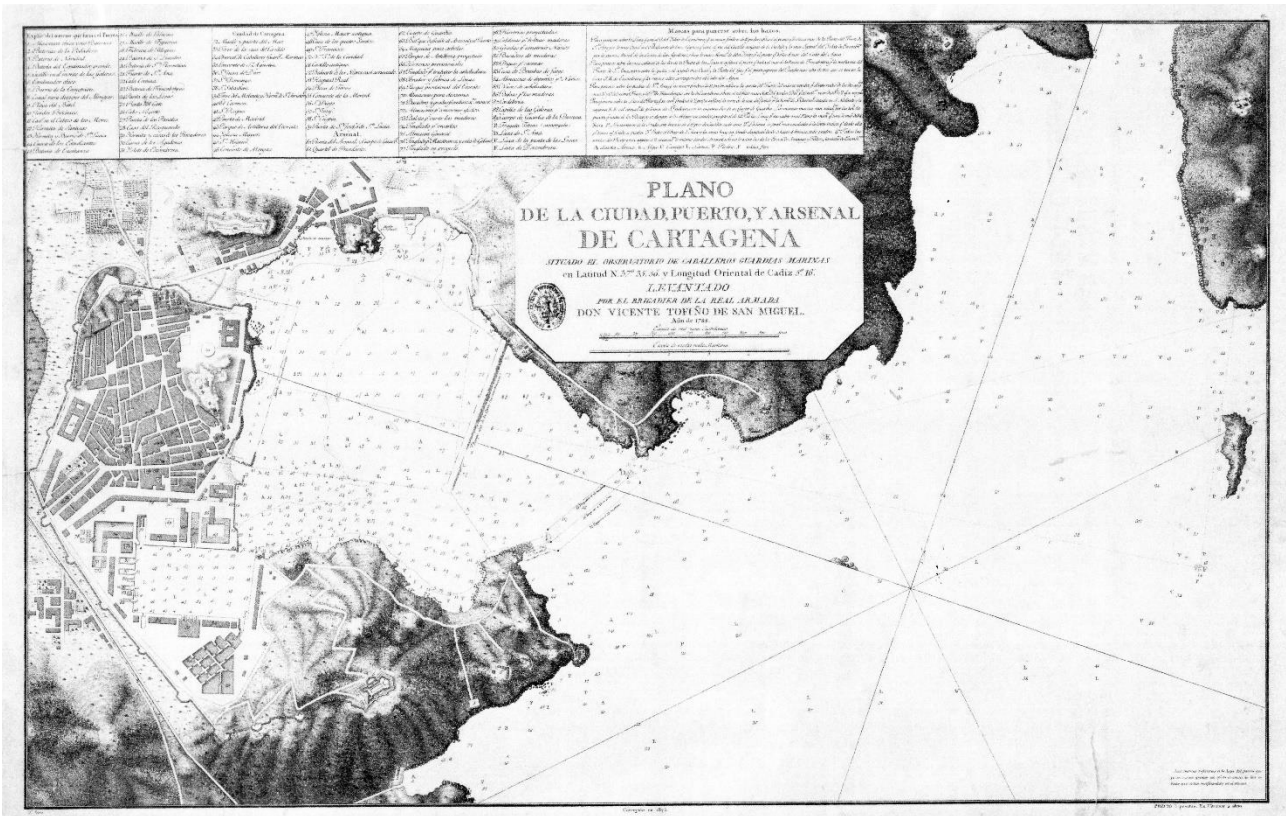
Cartagena, figurando 16 piezas en la Punta de la Podadera, indicando sus alcances de punto en blanco y sectores que cubren, cuando en 1759 él había propuesto el aumentarlas a 24.



**Plano de Feringan (1761), con expresión de la situación de las baterías propuestas y sus correspondientes “alcances de punto en blanco” <sup>5</sup>.**

En 1788, en el plano de Tofiño, solo figuran con 12 troneras (para 12 piezas) colocando dos baterías en las alturas del Soto de la Podadera (Actual Fajardo), totalizando todas ellas las 24, ya aludidas. La posición entonces se componía por dos explanadas de fuego a diferente altura siguiendo la orografía del saliente y protegidas por merlones que configuraban sus cañoneras. Existía unas pequeñas edificaciones para el servicio de la posición y el resguardo de los juegos de armas, pólvoras y municiones.

<sup>5</sup> Según la definición de Tomás de Morla publicada en 1816 consistía en la puntería que se efectúa elevando o bajando la culata o parte posterior de las antiguas piezas de hierro y bronce, hasta que la línea visual que une esta con la tulipa quede alineada con el blanco a batir. El mayor diámetro de la culata con respecto a la Tulipa generaba un ángulo de esta visual con la línea de tiro que se traducía en una elevación. En esta modalidad de puntería se divisaba el blanco en puntería directa, encontrándose pues, el mismo, a una distancia llamada "alcance de punto en blanco", el cual era fijo por construcción para cada pieza.

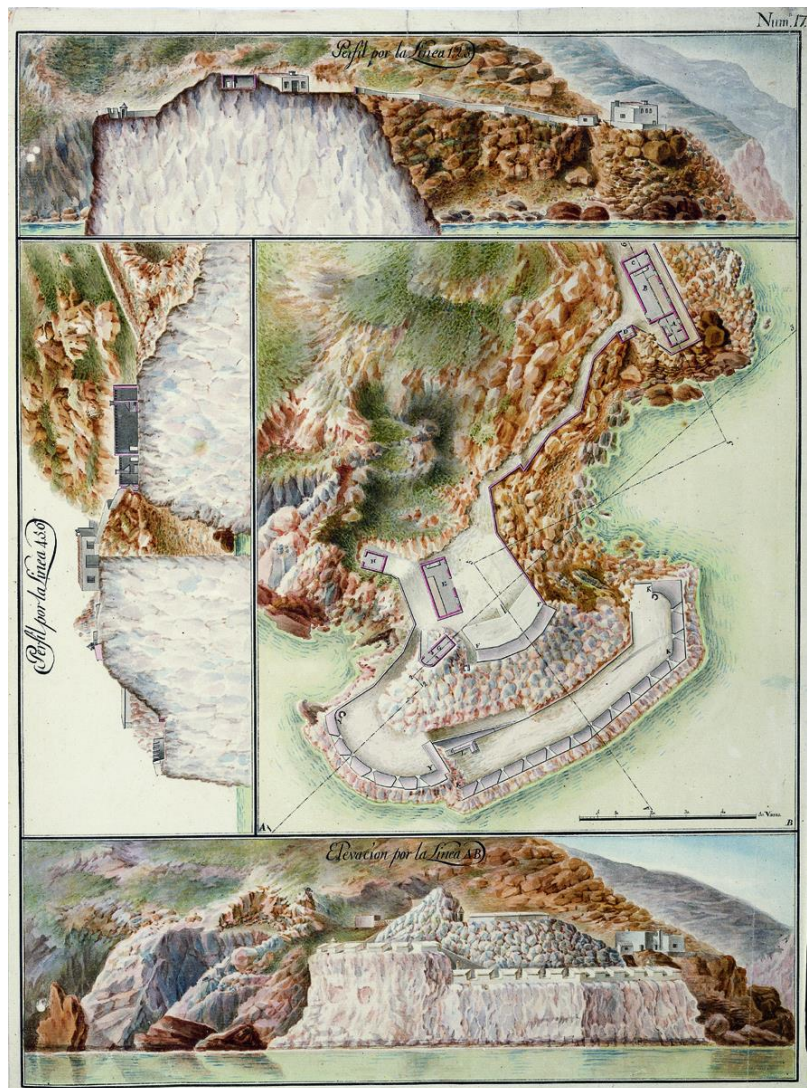


**Plano de Tofiño.**

En 1799 nos aparece un primer alzado de la Batería de la Podadera recogido en el *Atlas de Ordovás*, donde recoge, entre otros, el censo de fortificaciones existentes en ese momento.

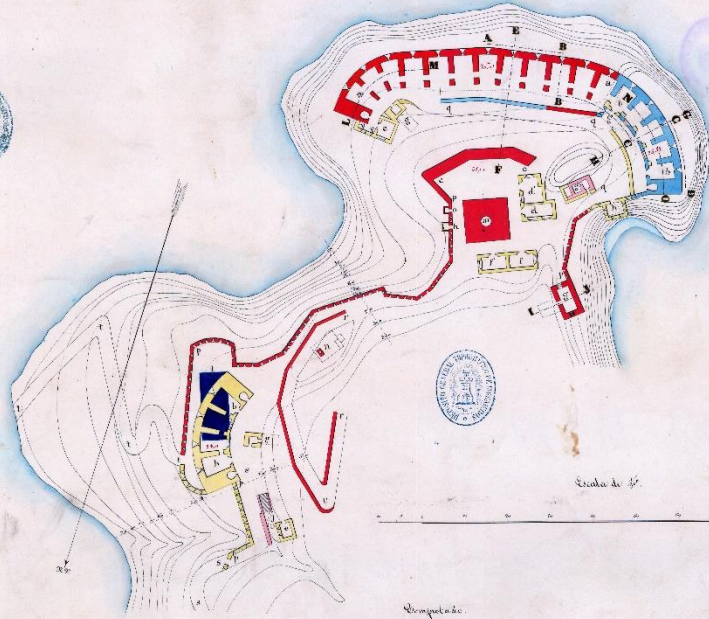
**Batería de la Podadera según el Atlas de Ordovás.**

En el año 1850 nos vuelve a recordar el "Informe Medina" la vulnerabilidad que presenta la topografía del asentamiento: ...<<al descubierto en las pendientes de la roca que le sirve de revés, los rechazos las harían inservibles >> En este informe se propone y proyecta la construcción de una batería acasamatada en dos ódenes de fuego que no llegó a materializarse.



**CARTAGENA.**

- Explicacion**
- a. Fortificacion de las baterias
  - b. El con tablero superior
  - c. Baterias de artilleria
  - d. Proyecto de guarnicion de oficial y tropa
  - e. El gran cuartel principal
  - f. Cuartel del plan de ventilacion
  - g. Cuartel
  - h. Cuartel de oficial y tropa
  - i. Aljibe antiguo
  - j. Aljibe antiguo
  - k. Proyecto de guarnicion antiguo con su destino
  - m. Foso
  - n. Aljibe de sal
  - o. Cuartel de sal
  - p. Aljibe de agua
  - q. Proyecto antiguo en la zona
  - r. Cuartel a las baterias superiores de la posicion
  - s. Aljibe a las baterias de la zona
  - t. Proyecto a las baterias de la zona
- Nota: El cuartel inferior se anticipa el terreno hasta por el 60, el cuartel de la guarnicion en el 60 y el aljibe de sal en el 60.*



El Ingeniero Comandante Subinspector  
*[Signature]*

Comprobado  
 El Comandante general de la Plaza  
*[Signature]*

Cartagena el 1 de Mayo de 1863  
 Comprobado por  
 Teniente Coronel  
*[Signature]*

**Planos (1863) de la Batería de la Podadera correspondientes al Informe Medina que no llegaron a ejecutarse.**



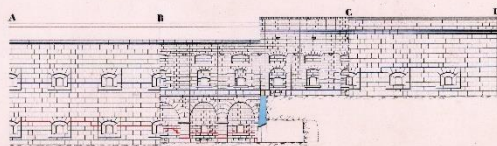
Informe Medina (año 1860) proyecto para acasamatar la bateria de La Podadera

**CARTAGENA**

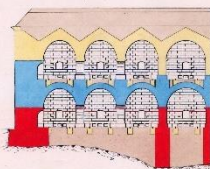
*Nota: El cuartel inferior se anticipa el terreno hasta por el 60, el cuartel de la guarnicion en el 60 y el aljibe de sal en el 60.*

*Comendada con cargo al crédito extraordinario*  
 Pistas y perfil.

Nota: estas divisiones por las letras **AB, BC, CD.**



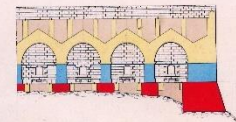
Perfil y vista por **ML.**



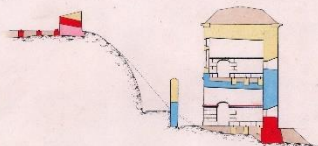
Perfil por **KL.**



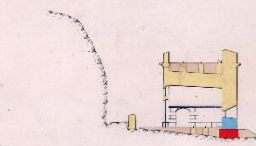
Perfil y vista por **NO.**



Perfil por **EF.**



Perfil por **GH.**



Nº 81  
 El Ingeniero Comandante Subinspector  
*[Signature]*

Escala de 1/100

Cartagena el 1 de Mayo de 1863  
 Comprobado  
 El Comandante general de la Plaza  
*[Signature]*  
 Comprobado por  
 Teniente Coronel  
*[Signature]*



En el año 1862 había montadas en esta batería 11 cañones, 8 de 21 cms. y 3 de 16 cms. El 14 de febrero de 1880, todas estas piezas se remitieron a la Fábrica de Trubia para ser modernizadas rayando sus ánimas por orden del General Director de Artillería de 14 de febrero de 1880. Por estas fechas, era una de las baterías que realizaban las salvas de ordenanza en la Plaza de Cartagena. Entre sus intervenciones como baterías de salvas destacan las realizadas el 21 de octubre 1862 en la entrada por el puerto de SS.MM. y AA. RR, el 25 noviembre de 1870 a las llegadas a la Plaza de la Comisión encargada de notificar al duque de Aosta su elección como Rey de España, y el 30 y 31 de noviembre de 1870, a la llegada y salida a esta plaza de S.M. el Rey Amadeo de Saboya.

## **5. HISTORIA DE LA ACTUAL BATERÍA DE LA PODADERA (S.XIX).**

Sentaremos como introducción a este apartado la situación naval de España y las características de las flotas más importantes a comienzos de los ochenta del S. XIX. En esta década se inicia la continua lucha entre la coraza del buque y el proyectil capaz de perforarlo. Así duró hasta poco más de pasada la II Guerra Mundial. España, cien años antes, era la tercera potencia naval del mundo, pero hacía tiempo que había dejado de serla. Otras, como Alemania, Francia, Inglaterra, Italia y Rusia la sobrepasaban. Habíamos dado la espalda a esta renovación, y nuestra Marina todavía calafateaba sus cuadernas de madera con sus maestros de ribera.

Las principales armadas del mundo, entre las que erróneamente no se destacaba a los *Estados Unidos de Norteamérica*, habían optado por una modernización de sus nuevas unidades navales, dotándolas de los últimos artillados y sobre todo sustituyendo la madera de sus cascos por acero. Con los nuevos cañones se conseguirían unas cadencias, precisiones, poder de penetración, y principalmente alcances que serían más que suficientes para poder hundir una formación enemiga sin llegar a recibir, apenas, impactos cercanos. La sustitución de la madera por el acero condujo a la construcción de cascos con grandes espesores, especialmente en los costados de la obra muerta, donde las probabilidades de impacto de proyectiles eran mayores. Paradójicamente las cubiertas seguirían siendo de madera o metal, pero más ligeras y algo menos reforzadas que las bandas.

Ya en 1894, el 47% de los buques de las principales escuadras del mundo sobrepasaban los 170 mm. de espesor en sus corazas.

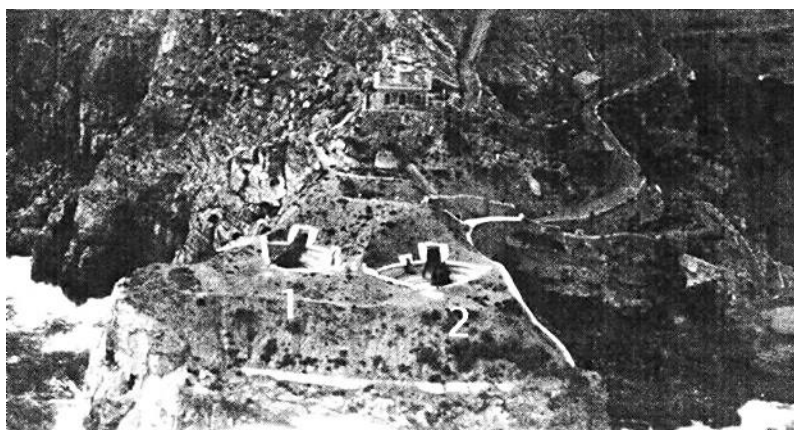
En España, la situación de nuestra Armada era bastante precaria. El intento de modernización propuesto por el entonces Ministro de Marina, Almirante Rodríguez de Arias en la llamada "*Ley de Escuadra*" de 12 de Enero de 1887 llegaba tarde; llamativamente, los aspectos por los que se medía y comparaba el potencial naval y artillero de un país eran conocidos, al menos en los círculos militares o especialistas de la época, lo cual de nada nos sirvió para prevenir el desastre al que nuestra Nación arrojó su Armada en Santiago de Cuba y Cavite frente a la de los "*Estados Unidos de América del Norte*" por no dar crédito a lo que ya se conocía de su Flota.

Las unidades navales españolas supervivientes de aquel desastre lo fueron por estar en construcción o reparación en los astilleros de Toulón, reduciéndose éstos, entre otros buques, al acorazado Pelayo, apodado por evidencia "el solitario" y al crucero acorazado Carlos V. La artillería de defensa de puertos, que no aún de costas, se va modificando y desarrollando a la par de las armadas, surgiendo principalmente los grandes calibres, que de la mano de las fábricas Armstrong y Krupp, con los conocidos 25,5 cm., 30,5 cm. y 26cm., eran capaces de perforar planchas de acero de 325mm a 1.000 m de distancia.

En 1878 y a consecuencia de los temores a un gran conflicto naval en el Mediterráneo como secuela de la "Crisis de Oriente" se decide la adquisición de artillería de grueso calibre. En Cartagena, y al igual que en Menorca, Cádiz, La Habana, Ferrol y Ceuta, se optó por la instalación de artillados de 30,5 y 26 cm. de la casa alemana Krupp, en perjuicio de los ingleses 25,5 cm. Armstrong que fueron desechados por no superar las prestaciones que requirió el Gobierno Español para este material.

Los correspondientes a Cartagena se artillaron en las baterías de Podadera, Santa Ana Complementaria y Trincabotijas Baja. Así, el 22 de septiembre de 1885 se estaban realizando las obras preliminares para la ejecución del último proyecto, firmado por el Teniente Coronel Comandante de Ingenieros de la Plaza D. Francisco Ramos Bascuñana para la instalación de dos cañones de acero Krupp de 26 cms. y de 35 calibres de longitud en marco bajo, giro adelantado y plano frontal, mod 1883. Dicho proyecto sería aprobado definitivamente por Real Orden de 16 de Julio de 1889.

Las obras se encontrarían terminadas y hechas las pruebas de fuego de las dos piezas Krupp de 26 cms el 30 de mayo de 1895. Al finalizar la Guerra Hispano-Norteamericana (1898), la batería continuaba con los 2 C.Ac. 26 cms. Krupp, y formaba parte del grupo de cañones del Frente Derecho.

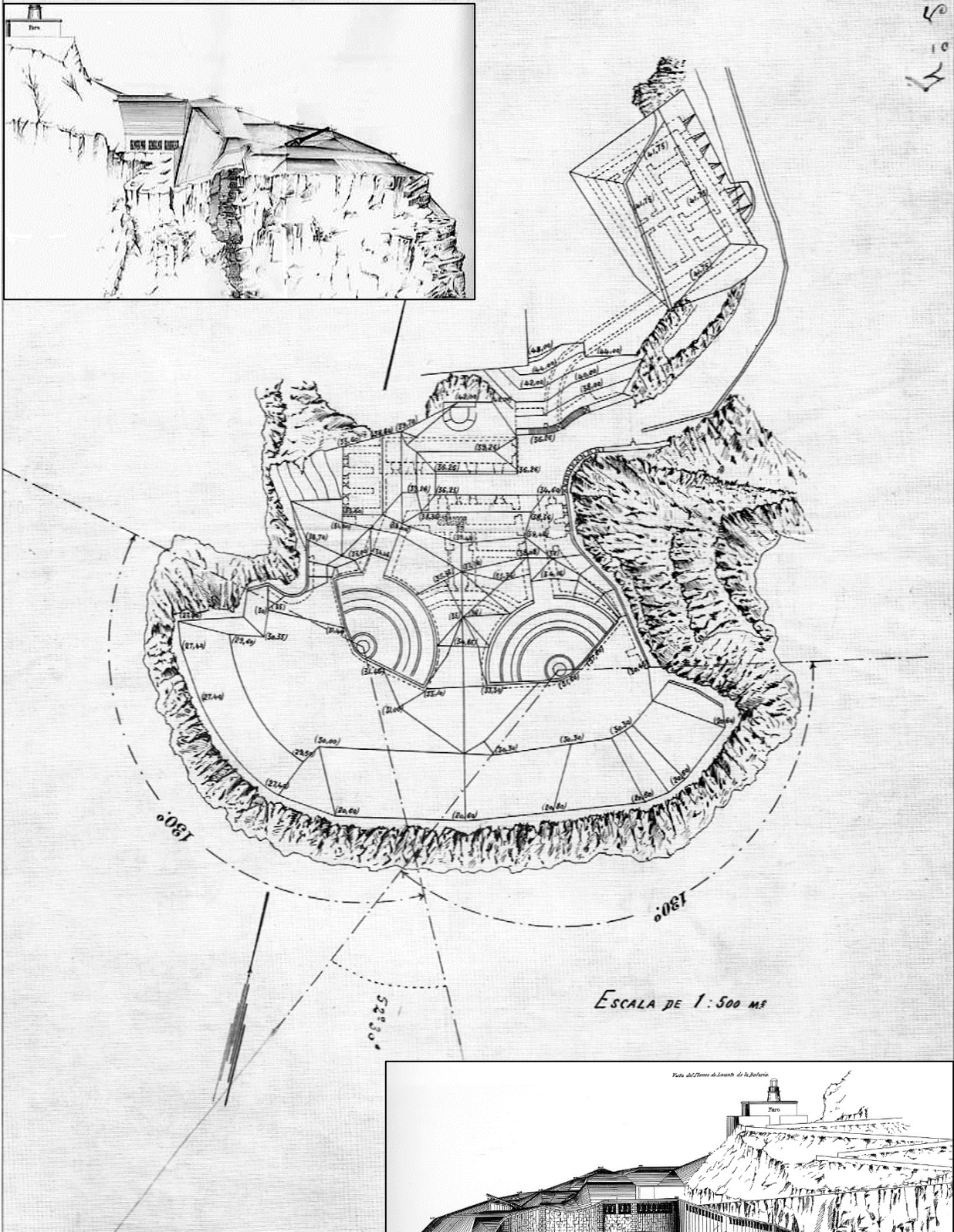


**Colección AFORCA. Imagen aérea de la posición, posiblemente durante la Guerra Civil, donde se observa la Batería aún artillada.**

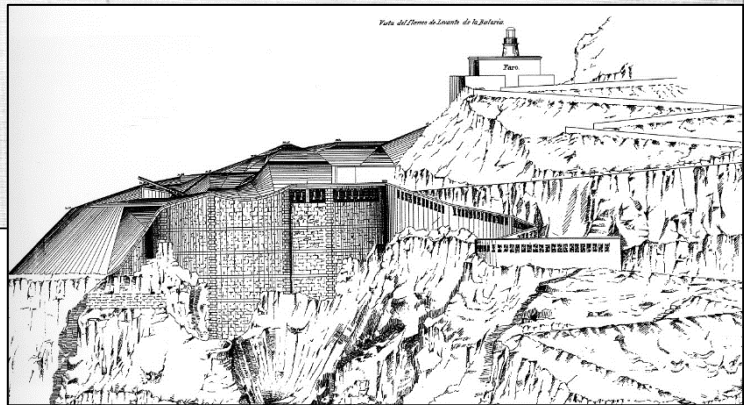
Se concluyó una fortificación, en su mayor parte subterránea. Todos los servicios, repuestos y depósitos de municiones serían construidos bajo tierra, con bóvedas a prueba, y con

el resto de ellas semienterradas con conducciones de ventilación. Su fortificación es de gran espectacularidad in situ, especialmente contemplando el muro de contención construido al este sobre el acantilado para ampliar y sostener la superficie de la posición y conformar su entrada a modo de camino cubierto y aspillerado para fusil, el cual es el objeto preferente de este informe.

# Bateria de Podaderas.

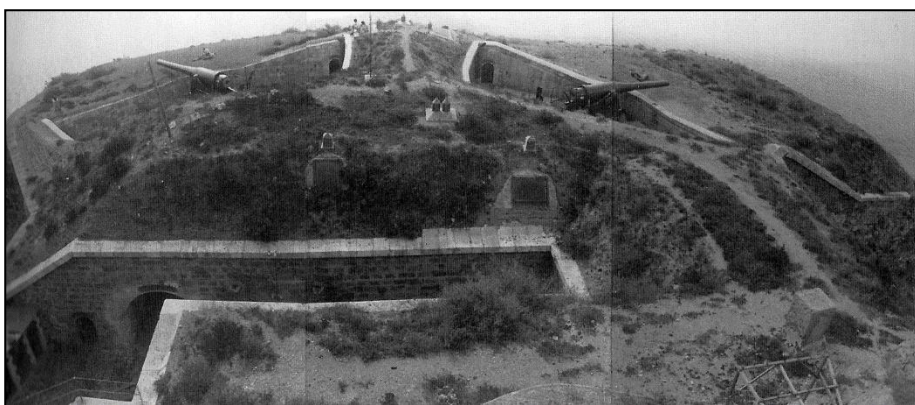


Planos de planta y alzados de la actual Bateria de la Podadera según proyecto del ingeniero Francisco Ramos Bascuñana.



En 1907 encontramos una detallada descripción<sup>6</sup> de esta unidad ...<<BATERÍA DE LA PODADERA: Bía. a barbata artillada con 2 cañones de 26 cms. Krupp y tres cañones de tiro rápido de 57 mm, de caponera, las primeras desenfildadas por través colocado entre las dos; tienen sectores de tiro distintos y solo con una parte común tan pequeña por serlo es despreciable; caso de un bombardeo, opondría contra todas las bocas de fuego de un crucero o acorazado, un solo cañón cuyos intervalos de fuego serían de 5 minutos sin contar interrupciones fáciles de ocurrir; su cota de 29 metros, en la gola, un desmonte en contrapendiente de naturaleza rocosa sobre la que caerán los proyectiles enemigos, los cuales al chocar con las rocas, harán que sus trozos sean otros tantos proyectiles para la batería y aun cuando ha tratado de evitarse construyendo un bóveda para cascos no la defiende en absoluto pues su cota superior es de 58 metros>>.

Tras la Guerra Civil, permanecía armada con sus dos cañones de 260/35 mm Krupp, modelo 1883 en montaje de costa. Cota de 29,01 metros con un alcance de 12.200 metros.



**Colección Juan A Gómez Vizcaíno. Composición panorámica de la batería realizada desde el Faro de la Podadera. Esta Batería ocupa uno de los más antiguos emplazamientos elegidos para la defensa del puerto de Cartagena, remontándose a 1686. En la imagen, la batería tal y como quedó en la reforma de 1884, con dos cañones Krupp de 260 mm y 35 calibres modelo 1883, con carga por culata, montaje de costa y emplazados a barbata; y tres cañones de 57 cm de tiro rápido en casamata.**

En 1940 se desartillaron sus dos piezas krupp para ser enviadas a Tarifa, donde fueron montadas en la batería de Canteruela (D-6, junto al Cementerio), terminando su vida como batería de costa, pero no así sus instalaciones de las que se utilizó su cercano polvorín hasta 1996. Con el inicio de la construcción de los Túneles Submarinos en 1944, fue corregido el trazado de su carretera de acceso elevándola por encima de los citados túneles.

En los años 90 se dio orden al Regimiento de Artillería Antiaérea 73 de tener preparados asentamientos que pudieran ser ocupados con inmediatez con la misión de la defensa antiaérea de la Base Naval y su cinturón industrial. De esta forma se aprovecharon gran parte de las antiguas posiciones costeras y elevaciones donde era posible acceder y asentar cañones o medios de localización. En algunas de ellas, y debido a la exigua superficie existente se tuvieron que habilitar pequeñas explanadas para el asentamiento de cañones AA. Este fue el caso de la batería de la Chapa, en Portman, donde se colmataron con tierra los huecos de basa de los antiguos cañones de costa. En la Podadera, se acumuló tierra en sus dos explanadas de fuego para crear unas rampas por donde pudieran subir y

<sup>6</sup> Memorias de las EE. PP. de 1906.- 12.2. 1907.- Tcol Jefe de Instrucción.

vencer el antepecho construido para los cañones Krupp.

**Detalle de la rampa creada en el asentamiento de pieza nº 1 de la Batería de la Podadera.**



Como dato anecdótico y específico de esta posición citaremos la inauguración el 15 de julio de 1856 del faro de La Podadera. Se hallaba dentro del recinto de la batería que le dio el mismo nombre, con la apariencia de luz fija blanca y 10 millas de alcance. Pero los inconvenientes de estar emplazado dentro de una instalación militar pronto se hicieron notar, y es que no sólo los estampidos de los cañones muy próximos le iban a afectar, sino que su situación era incompatible con las reformas que se proyectaban con el *Plan de Defensa de 1860* ó *Plan O'Donell*.

Después de varios proyectos e intentos para paliar estos inconvenientes, el 24 de septiembre de 1866 con los mismos elementos del anterior, linterna óptica y aparatos, y con la misma apariencia, se procedió a la construcción de un nuevo faro cuyas ruinas aún existen, por encima de los restos actuales de la batería. Éste fue sustituido posteriormente en 1890 por el actual Faro de Navidad, situado en el extremo del malecón del mismo nombre.

## **6. CARACTERÍSTICAS DE LA FORTIFICACIÓN DE LA PODADERA.**

Esta fortificación, está realizada en un momento intermedio en el que ha sido empleada profusamente a mediados del S.XIX la sillería como principal elemento que da forma y protege la obra de gran verticalidad dentro del sistema poligonal (Fuerte de Navidad o San Julián), y el extendido empleo del hormigón que dará



forma a toda la fortificación a partir de la Guerra Hispano Americana y hasta el S XX. Así se puede observar su llamativo corredor de acceso a piezas, realizado en sillería, con bellas, pero sencillas gárgolas de piedra, y las explanadas de cañones realizadas en hormigón con amplias cañoneras abiertas en "V".

**Archivo Museo Naval de Cartagena. Imagen de la 2ª pz con su dotación de sirvientes posando. Archivo de AFORCA. Corredor de servicio de la batería.**

Por otro lado, el nuevo material Krupp se distanciaba bastante de los anteriores, no solo por su volumen, que necesitó del montaje de vías de acarreo para el transporte de sus pesados tubos desde puerto hasta las baterías, sino que incluía por primera vez unos completos sistemas de municionamiento desde los



polvorines y depósitos de munición a pie de obra mediante ascensores de poleas y vagonetas de transporte. Así, la batería contaba con unos depósitos de munición en su nivel inferior, y un polvorín general de almacenamiento a escasos metros que enlazaba con los anteriores y las explanadas de pieza también mediante vías.



En la parte alta, bajo el faro, y dominando toda la posición, se ubicó el puesto de mando para la dirección del fuego. Los datos de distancia al objetivo se obtenían mediante dos telémetros que situados en los Castillos de San Julián y Galeras promediaban y transformaban sus datos para esta batería. A pesar de su cercanía al Cuartel Defensivo de Fajardo que le proporcionaba todo el apoyo logístico de vida y servicio, contaba con una nave de tropa paralela al corredor de servicio. La batería fue además construida bajo el viejo concepto de posición defensiva en sí,

contando con puerta que cerraba su acceso y constituyendo la gola junto con la ladera natural del cerro. Toda su construcción, enterrada, estaba cubierta por una espesa capa de tierra apisonada que la enmascaraba desde el mar y le proporcionaba protección absorbiendo los impactos de la artillería enemiga. Para su abastecimiento de agua, disponía de un aljibe que recogía las aguas de lluvia canalizadas por el sendero de acceso a Fajardo. El aljibe, situado a unos 200 m de la posición en un recodo del camino de acceso rodado, suministraba el agua aprovechándose de en su mayor cota.

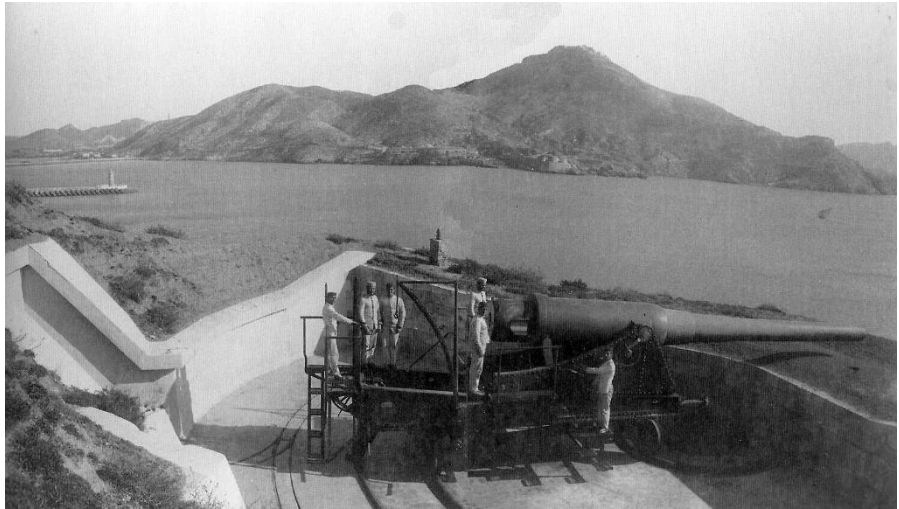


Desde la Bocana de Puerto llama la atención el alto muro de contención que aumentó la superficie útil del exiguo cabo natural donde se ubicaba. Este muro, terminaba en una coronación de piedra a modo de cordón, bajo el cual, se situaba una línea de aspilleras de fusil recercadas en ladrillo con misión de defender la posición de atacantes a pie desde las peñas cercanas.

## 7. CARACTERISTICAS DE SU ARTILLADO.

### ***Cñ. de Acero (AC) Costa de 26 cm. 260/35 mm. Krupp mod. 1883.***

Su montaje era en marco alto adelantado a barbata, con un peso total del cañón con cierre de 27.000 Kg. La velocidad inicial del proyectil era de 530 m/sg. que le proporcionaba un alcance de 12.200 m. Su poder de penetración era de 32,5 cm. a 1Km, y de 19 cm. a 12 Kms. Utilizaba proyectiles



ordinarios y perforantes de 266 y 271 kg. de peso. Su servicio requería 11 artilleros por pieza. Existieron 2 cañones en la batería de la Podadera.

### ***Cñ. Ac. Costa de 57/42 mm. para Tiro Rápido. Nordenfelt Marca All mod. 1890.***

Pieza de 229 kg de peso. Su montaje era con escudo a barbata. Su alcance era de 2.400m. pudiendo disparar a  $-4^{\circ}$  de ángulo de tiro en depresión. Disparaba un proyectil de 2,7 Kg. de peso con una velocidad inicial de 615 m/sg. Pudiendo penetrar 17,2 mm de hierro a 1.000 m. Su cadencia normal era de 4 dpm., soportando una máxima de 15 dpm. Utilizaba 4 sirvientes por pieza. Tres piezas de este material se montaron en la batería de la podadera. Esta pieza, de origen naval, se artilló profusamente como



complemento en baterías de costa ubicadas en bocanas de puerto. Su ágil puntería y tiro rápido proporcionaba una defensa inmediata de la posición batiendo unidades navales más rápidas y sutiles o la artillería de cofas de grandes buques.



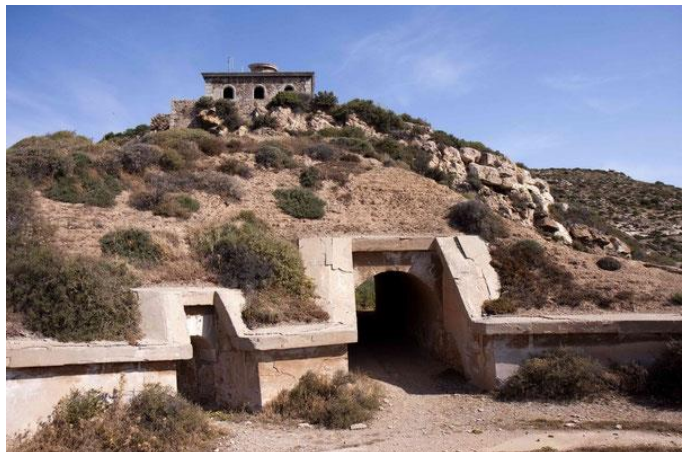
SECTOR DE MAR BATIDO POR LA BATERIA DE 26 cm DE LA PODADERA

## 8. VALOR PATRIMONIAL DE LA BATERÍA DE LA PODADERA.

Como se puede evidenciar de la lectura de los anteriores apartados, la posición de la Podadera ha sido reedificada sobre sí misma en tres ocasiones (S. XVII, XVIII y XIX). Su excepcional ubicación se consideró de suma importancia para la defensa del Puerto de Cartagena cuando tras la “Experiencia de Trincabotijas” (1641) se demostró que con los alcances de la artillería del momento era posible cerrar la Bocana del Puerto. Situada en una “mínima terraza” de difícil orografía, y bajo una pronunciada ladera, obligó a los ingenieros militares a materializar proyectos que optimizaran su superficie y la protegiera de los desprendimientos de rocas que un ataque a la vela<sup>7</sup> pudieran provocar.

La última y actual batería de la Podadera es una bella fortificación que alterna los viejos y los modernos materiales constructivos, reservando la sillería para recercados interiores y el hormigón para dar fortaleza a la construcción. Reinventa la cañonera, abriéndola entre dos merlones en forma de V que da paso a una generosa y protegida explanada de tiro. El ingeniero tuvo que proyectar en primicia un acceso a través de la fortificación para facilitar el acceso rodado sobre vías de las voluminosas y pesadas partes de la pieza Krupp hasta su basa. Para optimizar su superficie disponible, se estableció por primera vez bajo la obra principal depósitos subterráneos desde donde se elevaría mecánicamente la munición hasta el pie del cañón.

**Túnel de acceso a la explanada de fuego de una de las piezas de la Batería de la Podadera. En la parte superior, restos del viejo Faro de la Podadera.**



Esta batería, junto con la de Santa Ana Complementaria y Trincabotijas Baja, son los

únicos y primeros exponentes de fortificación que acogen la nueva artillería Krupp desarrollada en el último tercio del S. XIX dejando atrás la vieja y vulnerable fortificación del Plan Medina de altos muros de piedra incapaces de resistir los efectos de las potentes armas del momento.

En definitiva, esta fortificación es fruto material de la intensa historia defensiva de nuestra ciudad y un exponente del esfuerzo que nuestra nación, sus ingenieros y militares realizaron para mantener su soberanía.

---

<sup>7</sup> Ataque del enemigo sobre una posición costera consistente en hacer fuego sobre la parte montañosa alta donde se asienta para que los desprendimientos ocasionados caigan y anulen la batería.



## 9. ELEMENTOS DAÑADOS O EN GRAVE RIESGO DE DESPLOME EN LA BATERÍA DE LA PODADERA.

Se puede afirmar que, en líneas generales, la Batería de la Podadera aún se encuentra “entera”. Como es común a la mayoría de baterías artilleras de nuestro litoral cartagenero se halla cubierta de maleza, con algunas dependencias colmatadas de escombros, con cantos forjados abiertos o desprendidos, y algunos de sus accesos anegados de sedimentos por la obstrucción de sus drenajes originales.

Hay en cambio un elemento muy especial de esta fortificación que necesita de una rápida intervención. Como ya hemos indicado, la batería necesitó de la construcción de un elevado muro que contuviese y ampliase la superficie útil de la posición. Edificado en su parte este mediante mampostería regular y contrafuertes de sillería, arranca cercano al mar y se eleva verticalmente unos 15 m. Al llegar a la cota cero de la fortificación, se convierte en un muro aspillero con banqueta para fusil que protege el acceso a la batería, a modo de camino cubierto desde la puerta principal hasta unirse con el bloque de la fortificación. Coronando el muro, y a modo de cordón se encuentra una sucesión de piedras talladas que recorren su trazado semicircular.

Desde hace bastantes años, parte del muro donde se apoya este cordón ha ido desapareciendo por desprendimiento de la mampostería que lo conformaba. Con él, han desaparecido varias aspilleras recercadas de ladrillo, y el resto, se haya en proceso semejante. Sobre este tramo desaparecido, se apoyaban varias pequeñas dependencias de servicio de la batería como lo atestigua el arranque de una de sus puertas de entrada, los huecos cuadrados sobre el cordón donde presumiblemente se apoyaban las ligeras colañas de sus techos, o los orificios de salida de aguas de los escusados.



Tal es el inexplicable equilibrio que mantiene el cordón que es motivo de abundantes imágenes en redes sociales donde aparecen excursionistas posando en su hueco.

El peligro de esta situación es doble; por un lado, la continua afluencia de senderistas que visitan este “milagro” supone una evidente vulnerabilidad física para el muro, vulnerabilidad que se acrecienta institucionalmente por la amplia difusión social del lugar durante años sin que las instituciones involucradas hayan actuado incumpliendo la ley patrimonial pese a las denuncias realizadas por asociaciones o en redes sociales.



Por otro lado, el peligro de colapso de este cordón cayendo al mar, lo haría de difícil recuperación (por no decir irrecuperable) en sus materiales originales.

## **BIBLIOGRAFIA Y FUENTES DOCUMENTALES.**

**“LAS DEFENSAS DE CARTAGENA Y SU BAHÍA, ESTUDIO, CATALOGACIÓN Y PLANOS”**. Aureliano Gómez Vizcaíno, José Antonio Martínez López y David Munuera Navarro. CARMU, 2002, Consejería de Educación y Cultura, Dirección General de Cultura.

**“CASTILLOS Y FORTALEZAS DE CARTAGENA”**. Aureliano Gómez Vizcaíno. AFORCA. 1995.

**“PANORÁMICA DEL REAL CUERPO DE ARTILLERÍA EN CARTAGENA”**. Juan Antonio Gómez Vizcaíno. 1993

**“HISTORIA DE LA ARTILLERÍA DE COSTA DE CARTAGENA”** (pendiente de publicación) Aureliano Gómez- Vizcaíno y Juan Lorenzo Gómez-Vizcaíno y Castelló.

**“MEMORIA ACERCA DE LAS MEJORAS PARA LA PLAZA DE CARTAGENA, POR EL CORONEL DE INGENIEROS SALVADOR MEDINA” (1860)**. Coronel Graduado Comandante de la Plaza de Cartagena, Salvador Medina.

**“MENORCA, ADIOS A LOS CAÑONES”**. Juan Lorenzo Gómez-Vizcaíno y Castelló. Museo Militar de Menorca, La Mola Natura. 2019

**“HISTORIA DE LA ARTILLERIA ESPAÑOLA”**. Jorge Vigón. Consejo Superior de Investigaciones Cientificas . Instituto Jeronimo Zurita. 1947

**“LA GUERRA NAVAL DEL 98”** José Cervera Pery. 1998. Editorial San Martín.

Archivos personales de Juan Lorenzo Gómez – Vizcaíno y Castelló.

<https://aforca.org/la-asociacion/>