

El arsenal de Cartagena: patrimonio de la historia industrial naval española

María Griñán Montealegre
M^a Dolores Palazón Botella
Universidad de Murcia

THE ARSENAL OF CARTAGENA: HERITAGE OF THE INDUSTRIAL NAVAL SPANISH HISTORY

Resumen

Tras más de tres siglos el Arsenal de Cartagena sigue siendo un referente dentro de la historia naval y militar de Murcia. En la actualidad ha adquirido auge el debate sobre la conservación y difusión de su rico patrimonio industrial naval. Desde hace unos años forma parte de los bienes recopilados dentro del Plan Nacional de Patrimonio Industrial pero no se ha considerado su declaración como BIC mientras se siguen perdiendo y desnaturalizando algunos de sus restos. El uso para el que fue construido no es un obstáculo insalvable para el mantenimiento del legado industrial, pero es evidente la urgencia de un acuerdo entre las administraciones implicadas lo que conlleva una eficaz planificación de actuaciones.

Palabras clave

industria naval-militar, Plan Nacional industrial, conservación del patrimonio

Abstract

After more than three centuries, Cartagena Arsenal remains as benchmark in naval and military history of Murcia. Nowadays the debate on the preservation and promotion of its rich industrial naval heritage has increased. For several years, it constitutes part of the goods compiled in the National Industrial Heritage Plan. However, it has not been considered its statement as BIC, while still losing some of theirs remains. The use which it was built for is not an insurmountable obstacle for the industrial legacy maintenance but it is obvious the urgency of an agreement among the involved administrations which lead to an efficient actuations plan.

Key Words

naval-military industry, Industrial National Plan, heritage conservation.

El impulso de la industria naval nacional

Un país como España, en donde gran parte de sus bordes limítrofes son costa, estaba destinado a servirse del transporte marítimo para configurar su red comercial, sustentar su defensa nacional y dar soporte a sus ansias expansionistas. Los astilleros se encargarían de dar respuesta a esas funciones proyectando naves acordes con cada una de sus necesidades. En otras ocasiones, actuaciones como la llevada a cabo en el medievo con la promoción de las atarazanas reales, caso de las de Sevilla y Barcelona, vinieron a crear centros de vanguardia en la construcción naval en donde se promovían, entre otras cuestiones, la difusión del diseño naval, la cartografía y la náutica.

No sería hasta tiempo después, en plena Edad Moderna, cuando surgió la idea de unificar la ejecución de naves militares marítimas en una serie de arsenales militares. Este plan se gestó en tiempos de Felipe V (1700-1746), momento en el que se decidió reorganizar la marina española en tres departamentos marítimos y dotarlos a cada uno de su correspondiente arsenal, apostándose éstos en Ferrol, Cádiz y Cartagena, siguiendo las disposiciones que para tal efecto había fijado el “Plan de Patiño”.

Sin embargo, pese a partir del mismo punto originario, compartir parte de la historia naval nacional y ser actualmente todavía importantes referentes industriales del país, pues siguen en activo, cada uno ha evolucionado de forma diferente. Mientras que el del Ferrol, declarado Bien de Interés Cultural (BIC) en 1994, ha logrado compaginar sus funciones originales con las nuevas consideraciones que emanan de la política cultural y el interés que ha despertado el patrimonio industrial, los de Cádiz y Cartagena hasta el momento, no han seguido este patrón pese a disponer de un rico legado patrimonial y, en el caso del ubicado en Murcia, ser uno de los principales activos de la industrialización regional, en unos momentos en que los patrones industriales estaban todavía lejos de concretarse en su territorio.

El Arsenal de Cartagena

La decisión de ubicar un arsenal en esta zona de la costa murciana atendía a su disposición privilegiada, estratégica, en medio de la costa mediterránea, un lugar que había jugado un importante papel en la historia del país como punto de entrada y salida de las diversas culturas y civilizaciones que acabarían asentándose en este lugar; y a la disposición geográfica de su puerto, un puerto natural considerado por los marinos como uno de los más seguros. Dependiente del trasiego marítimo que siempre hubo en la ciudad, tan antiguo como sus propios orígenes, derivaría una primitiva industria destinada a la reparación y construcción naval, de hecho algunos apuntan que contó también con unas atarazanas.

En 1731 se iniciaron los pasos para la concreción de las obras del arsenal cartagenero, estando supervisadas por el Marqués de la Ensenada, en esos momentos Ministro de

Marina⁴⁴. Su construcción recayó en el ingeniero militar Sebastián de Feringán⁴⁵, quien realizaría numerosos y detallados proyectos, cifrados próximos al centenar, de una obra en la que mostraría no tener sólo en mente la elevación de una instalación de este tipo, sino que iba más allá, pues la concibió como un complejo que debía ser a la vez arsenal, puerto y referente defensivo-militar, a la vez que un activador de la industria local, cuya realización también iba a jugar un papel importante en el posterior desarrollo urbano de la ciudad puesto que al cubrir con su construcción una parte del frontal marítimo de la ciudad, se obligaba a ésta a crecer sobre las colinas adyacentes.

El lugar escogido para su ubicación fue el fondeadero del mar de Mandarache, que cobijaba una ensenada, en concreto en la zona donde desembocaban las aguas pluviales de la “Rambla de Benipila”, un aliviadero natural que hubo que desviar. Este lugar era idóneo para su ubicación puesto que ofrecía las posibilidades de cobijar el arsenal en una bahía natural, quedando resguardado y custodiado de posibles ataques. Por eso, al aprovechar la disposición de la ensenada natural se configuró una construcción cuadrangular entorno al mar, con una parte lateral abierta comunicada con el Mediterráneo, por la cual entraban las embarcaciones que iban a ser reparadas y salían además las nuevas. Pero también el lugar escogido presentaba una seria dificultad: el afloramiento de aguas subterráneas que surgían en cada prospección de cimientos y que inundarían algunas de sus partes. Un problema que ha día de hoy todavía continúa.

En 1749 Feringán presentó su proyecto definitivo, en donde el arsenal quedaba separado de la ciudad por una muralla propia que cobijaba en su interior las diversas tareas que intervenían en la construcción de naves marítimas de estos años, cuya construcción se basaba en la madera y una serie de materias auxiliares, cordelería y velas básicamente, que junto con la metalistería daban sustento y soporte a los navíos. Tareas para las que se dispusieron dos muelles propios y dos diques de carenas, a través de los cuales se podían realizar obras en los buques sin necesidad de escorarlos. En un principio el agua de estos diques se extraía a mano, empleando forzados, pero tan penosa resultaba la tarea que Jorge Juan ingenió unas bombas a fuego que los mantenían secos, unas bombas que eran mantenidas por una máquina de vapor tipo atmosférica, de la que Roda Alcantud ha apuntado la posibilidad de que fuera del modelo “Newcomen”⁴⁶, que tuvieron que estar activas continuamente puesto que la floración de aguas subterráneas era imposible de controlar. Disponía además de un bloque de naves y almacenes, junto a un grupo de fraguas, en donde los navíos iban adquiriendo forma y proveyéndose de todo lo

⁴⁴ La trayectoria del Arsenal en el siglo XVIII ha sido estudiada por Pérez Crespo.

⁴⁵ Los planos alusivos a su construcción se encuentran en el Archivo General de Simancas y han sido digitalizados por dicho centro quien los ha dado a incluido dentro del CD “Mapas, planos y dibujos del Reino de Murcia en el Archivo General de Simancas”, algunos de los cuales fueron expuestos en la exposición “Huellas” (2002).

⁴⁶ RODA ALCANTUD, C., *La modernización del Arsenal de Cartagena durante el gobierno de la Unión Liberal (1858-1863)*. Murcia: Universidad de Murcia, Servicio de Publicaciones, 2003. p. 147. Esta autora ha estudiado en profundidad las obras de mejora que se acometieron durante el siglo XIX en el Arsenal, como fue el caso del dique de “Santa Rosalía”.

necesario para su correcto funcionamiento. El resto de las dependencias se destinaban a tareas constructivas, a parte de las propias de un acuartelamiento de este tipo.

A su muerte, en 1762, Feringán sería sustituido por Mateo Vodopich, ingeniero militar italiano que había sido su segundo, quien seguirá al frente de unas obras que se prolongarían durante los reinados de Fernando VI (1746-1759), Carlos III (1759-1788) y Carlos IV (1788-1808), terminando en la década de los 80 del siglo XIX el bloque de construcciones que cobijarían sus instalaciones aunque en fechas posteriores se realizarían importantes reformas que dejarían su huella en el Arsenal.

Tras su puesta en marcha el arsenal se consolidó como la principal industria de la Región, especialmente para el foco de Cartagena, impulsando el desarrollo de otras actividades que le daban sustento y atrayendo a gentes que buscaban trabajo, y nuevas actividades industriales y comerciales de las que servirse. Además, fue uno de los atractivos más resaltados por la literatura de viajes del XIX pues la visita a Cartagena llevaba implícita una parada en sus dependencias, aunque más que sus características constructivas se resaltaban las penurias de los forzados que cumplían condena en él.

Su historia estaría marcada por la política militar española la cual tras el desastre de Trafalgar (1805) sumiría a la flota española en una profunda crisis de la que tardaría en recuperarse no siendo hasta el reinado de Isabel II (1833-1868) y el Gobierno de Unión Liberal (1858-1863) cuando de nuevo fuera objeto de reformas, entre las que destacó la construcción del dique “Santa Rosalía”, un dique de plano horizontal, en unas obras dirigidas por José Baldasanao, que pasó a sustituir al proyecto inicial de uno de plano inclinado supervisado por Carlos María de Castro. Este nuevo dique se apoyaba en tres gradas y un dique receptor, que contaba también con un dique flotante, construido en Inglaterra por la “Sociedad Inglesa George Rennie e Hijos”, junto a un dique seco de carenas que, aunque de época posterior, sería el complemento final para esta estructura y también lo realizaría la sociedad que hizo el flotante. Entró en uso en 1902 y todavía hoy sigue en activo.

En 1909 el Estado decidió que la construcción naval de estos arsenales recayera en la “Sociedad Española de Construcción Naval” quien a partir de entonces se encargaría de las necesidades navales de la Armada Española. Ello supuso que en el interior de los arsenales se segregaran una serie de dependencias mientras que otras cambiaran de uso. En el caso de Cartagena se creó una línea divisoria en donde la parte que quedaba entre los diques de Feringán -en la actualidad, tras su destrucción es el espacio que ocupa la base de submarinos de Cartagena y que pertenecen a las dependencias militares-, y el dique de “Santa Rosalía”, incluido éste, pasaban a formar parte de esta sociedad, mientras que el resto seguía perteneciendo a la marina. Un nuevo cambio en 1947 hizo que estos complejos pasasen a ser de la “Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares”, posteriormente, en 2001 “Bazán” se fusionó con “Astilleros” y adoptaron el nombre de “IZAR”, hasta que en 2005 su testi-

go fue tomado por “Navantia”. Pese a todos estos cambios los departamentos marítimos no dejaron de ser denominados arsenales, siendo fieles a una de las partes más características de su denominación, aunque hayan perdido parte de las competencias que ésta lleva asignada.

Consideraciones entorno al patrimonio industrial del Arsenal de Cartagena

El cese del grueso de la actividad naval de los arsenales así como los cambios derivados de la profesionalización del ejército afectaría a las instalaciones. El bloque de construcciones industriales que quedaron de su lado se destinaron a tareas de mantenimiento de los buques de la armada. Algunas se adaptaron a las nuevas necesidades y otras han desaparecido con el paso del tiempo, como los diques de Feringán y Jorge Juan, sobre los que se levantan hoy la base de submarinos. Parte de sus dependencias perviven clausuradas y otras se emplean como almacenes. Además, se ha visto despojado de algunos espacios significativos, como ha sido el “Cuartel del Penados y Rebeldes”, más tarde “Cuartel de Instrucción de Marinería”, y hoy una de las sedes de la Universidad Politécnica de Cartagena, con el caso incierto de su puerta que en los últimos tiempos se ha visto sometida a una dura batalla legal entre los que demandaban su destrucción y los que solicitaban su mantenimiento, mientras que el bloque de los talleres de forjado y fundición esperan, tras una restauración, una actividad que los devuelva a la actualidad.

Las instalaciones militares seguirán desempeñando sus funciones, atendiendo las disposiciones actuales del ejército, en unos edificios que, pese a las renovaciones llevadas a cabo, portan el peso de la historia en sus muros desconchados, paredes sujetas con tirantes de hierro, pintura arañada por el salitre y tejados cubiertos por la maleza. Aunque en otros casos se han emprendido ejercicios de restauración destacables, como la “Comandancia del Arsenal”, donde se ha respetado la estructura sustentante de madera y zapatas y los muros de piedra originales. En otros casos no se ha sido tan respetuoso, y edificios de nueva traza, realizados atendiendo a los principios constructivos de los años 60-70 han ido ganando terreno a los antiguos, aunque tanto en unos como en otros, la presencia de humedades en sus muros delatan que todavía está patente el problema de las filtraciones de aguas subterráneas. Sin duda, en todo ello ha tenido que ver la ambigua consideración de un recinto militar-industrial que no ha logrado sumar a estas vertientes la patrimonial.

Y es que estamos ante un complejo industrial que ha tratado varias veces de obtener la categoría de BIC, la figura de mayor protección que reconoce la Ley de Patrimonio Histórico Español 16/85 para designar aquellos elementos originales y representativos del patrimonio de nuestro país cuya propiedad es del Ministerio de Defensa. Se trata de un bien inmueble, que puede acogerse, según los artículos 14 y 15 del

Título II de esta ley⁴⁷, a una de las cinco categorías dispuestas por la ley que son la de monumento, jardín histórico, conjunto histórico, sitio histórico y zona arqueológica. Creemos que la figura que mejor se adapta a la naturaleza y características del Arsenal de Cartagena es la de Sitio Histórico pues es “(...) el lugar o paraje natural vinculado a acontecimientos y recuerdos del pasado, a tradiciones populares, creaciones culturales o de la naturaleza y a obras del hombre, que posean valor histórico, etnológico, paleontológico o antropológico”. En cualquiera de las opciones obtener esta distinción supone que el Bien queda sujeto a la normativa patrimonial vigente y a la obligatoriedad de acatar las disposiciones en materia de conservación que se siguen, estando avaladas por las administraciones competentes. Para conseguirlo basta con que cualquier organismo o particular solicite la incoación de oficio o a instancia del titular de un interés legítimo y directo. En este caso es el Ministerio de Cultura y su Dirección General de Bellas Artes y Bienes Culturales con las correspondientes subdirecciones de Patrimonio Histórico, quien se encarga de iniciar el proceso y dar los pasos para llevar a cabo el procedimiento, algo que aquí siempre se ha encontrado con obstáculos imposibles de sortear hasta el momento.

Entidades como la “Asociación para la Defensa del Patrimonio de Cartagena”, “Defensa del Patrimonio Histórico de Cartagena” o el “Centro de Estudios Catagineses” han tratado de mediar en este proceso en varias ocasiones, incluso los propios técnicos del servicio de patrimonio de la Comunidad Autónoma han avalado este proceso, pero en todos los casos se ha impedido la finalización positiva del expediente alegando que por encontrarse en un recinto militar goza de unas medidas de protección suficientes no admitiendo a trámite la propuesta; por ello no es necesario declararlo BIC ya que se considera que está suficientemente protegido⁴⁸. Una afirmación que confunde algunos de los parámetros puesto que su protección en estos momentos alude más bien a su defensa perimetral y no se transmite al resto de valores que representa el conjunto ni hace hincapié en ninguno de sus valores patrimoniales.

Hasta el momento la única protección que tiene el arsenal es la que se desprende del catálogo de bienes culturales del Plan General de Ordenación Urbana de Cartagena (fue aprobado en Pleno Municipal el 3 de Marzo de 2010 y está a la espera de su autorización definitiva por la Comunidad Autónoma), en donde los cuarteles de instrucción, las reales atarazanas y el arsenal militar (almacenes, talleres, cuarteles y edificios anexos) cuentan con una protección de grado 3 que emana de las disposiciones legislativas territoriales las cuales permiten que se pueda realizar cualquier modificación o adaptación siempre y cuando las partes esenciales de los mismos, sus dimensiones y

vanos, no se ven alterados. Mientras la puerta del Arsenal y su almacén general, una de las obras más representativas, cuentan con un grado 2, lo que permite que se puedan realizar ligeras modificaciones destinadas sobre todo a cambios de uso pero manteniendo su estructura original tanto en el interior como en el exterior. Y sólo su muralla, la del lienzo oeste, al formar parte de la muralla de la ciudad declarada BIC, dispone de un grado de protección 1, lo que equivale a que no pueden sufrir ningún tipo de alteración, debiendo mantenerse íntegramente.

Esta situación, la ausencia de una protección patrimonial eficaz, se pretendió paliar con su inclusión en el Plan Nacional de Patrimonio Industrial, vigente en nuestro país desde el año 2001 a través del Instituto del Patrimonio Cultural de España. Este Plan nacía con la pretensión de articular las primeras medidas nacionales que se ponían en marcha en España sobre este tipo de bienes patrimoniales, y bajo su cobertura quedaron recogidos una serie de elementos que fueron seleccionados y propuestos por las propias comunidades. En el caso de Murcia se presentaron tres referentes industriales que fueron admitidos y se encuentran formando parte del Plan: el embarcadero de mineral del Hornillo (Águilas), el paisaje de la Sierra Minera de La Unión-Cartagena y el Arsenal de Cartagena. La inclusión de estos bienes supuso que en los dos primeros casos se activaran y concluyeran favorablemente su declaración como BIC, uno en el año 2000 como monumento y otro en 2009 como sitio histórico, un paso necesario para proseguir con las siguientes actuaciones, destinadas a recuperarlos tanto a través de proyectos de restauración como a facilitar su conversión en actividades turísticas y culturales que permitan la integración y convivencia de lo industrial con las propuestas a realizar.

Sus puntos frágiles, aquellos por los que no ha sido posible acometer ninguna medida desde el punto de vista patrimonial queda patentes no sólo en la negativa de declararlo BIC, sino también en no disponer de un inventario completo y detallado del conjunto que recoja tanto sus bienes inmuebles como los muebles, dispersos por sus amplios recintos. Bienes que son tanto industriales, como arqueológicos, arquitectónicos, religiosos o aeronáuticos, así como documentales, pues posee un rico archivo que recopila la historia militar de este departamento marítimo, que agrupa toda la vertiente mediterránea, y que hace pocos años estuvo a punto de verse trasvaso completamente al Archivo General de la Marina, ubicado en el Viso del Marqués (Ciudad Real), donde ya se había trasladado alguna documentación alusiva a Filipinas. Todo ello demuestra que tiene una diversidad patrimonial que supera las connotaciones de unicidad y exclusividad que a priori puede parecer que tiene; es algo más que un recinto militar que en tiempos también lo fue industrial.

Seguir cada uno de estos pasos ayudaría a que el complejo obtuviera la consideración patrimonial que se merece, que a través de ella se procediera a un acondicionamiento de sus instalaciones para que en un caso similar al de Ferrol se acogiera un museo que recopilará su historia y diera cuenta tanto de su trayectoria naval como militar. Otro factor sobre el que actuar sería el de dar a conocer el recinto entre la población civil, esto

⁴⁷ Ley del Patrimonio Histórico Español. Ley 16/1985 del 25 de junio de 1985. (BOE nº 155 de 29 de junio de 1985).

⁴⁸ La documentación sobre los diversos procesos de incoación presentados se encuentra en el Archivo Histórico del Servicio de Patrimonio Histórico de la Comunidad Autónoma de Murcia. Caja 47-Expediente 873/96. Parte de esta información también está disponible en el enlace: ADEPA “Arsenal” (2010) <<http://www.adepa-patrimonio.org/>> [Consultado el 3 de agosto de 2010].



es abrir el bien a la ciudad y que, pese a que desde el propio Arsenal se posibilita la realización de visitas, el desconocimiento por parte de la sociedad de esta posibilidad que se complementan con la falta de una actividad cultural apoyada en otros soportes, no en la mera visita, hacen que sus muros lo aíslen más de lo que se pudiera pensar en un principio.

Llegados a este punto se puede decir que el Arsenal dotó de referencia industrial a Cartagena y su entorno. Tras él y el resurgimiento que vivió en el XIX con la adopción de las reformas apuntadas, vino el despliegue industrial de otros sectores; en un principio la minería y las actividades derivadas de ellas, y posteriormente de las proyecciones industriales auspiciadas por el gobierno central desde mediados del siglo XX. Crear un hilo conductor común entre unos y otros ayudaría a fraguar la historia de un proceso industrial que ha dejado numerosos testimonios a su paso, pero que hasta ahora no ha contado con repercusiones directas derivadas de programas patrimoniales que incidan en estos aspectos. Abordarlos en su conjunto ayudaría a crear una herramienta sólida, complementaria y eficaz, capaz de crear un plan de actuaciones destinado a darlos a conocer, promover las medidas necesarias para considerarlos patrimonial y culturalmente, y remarcar las prioridades a tener en cuenta. Mientras tanto el Arsenal sigue a la espera como en tiempos pasados, esperando una vez más, que el tiempo traiga las novedades que le permitan adaptarse a unos nuevos tiempos que han visto en lo industrial un filón por explorar.

Bibliografía

- DE BETHENCOURT MASSIEU, A. (1962): "El Escorial y la construcción del Arsenal de Cartagena, por D. Sebastián Feringán" *Boletín del Seminario de Arte y Arqueología de la Universidad de Valladolid*, 28, pp. 298-302.
- HUELLAS *Catedral de Murcia. Exposición 2002*. Murcia, Caja de Ahorros de Murcia, p. 194.
- PERÉZ CRESPO, M^a. T. (1992) *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*. Madrid, Naval.
- RODA ALCANTUD, C. (2008): *Historia e ingeniería en el siglo XIX: vanguardia de la industria naval en el Mediterráneo occidental: El Arsenal de Cartagena*. Murcia, Ayuntamiento de Cartagena/Universidad Politécnica de Cartagena.
- RODA ALCANTUD, C. (2007): "Historia y obras públicas en Cartagena en los siglos XVIII y XIX: Ingeniería naval en el Arsenal militar". *Revista Murciana de Antropología*, 14, pp. 425-440.
- RODA ALCANTUD, C. (2003): *La modernización del Arsenal de Cartagena durante el gobierno de la Unión Liberal (1858-1863)*. Murcia, Universidad de Murcia.
- TORRES FONTES, C. (1996): *Viajes de extranjeros por el Reino de Murcia*. Murcia, Asamblea Regional de Murcia/Real Academia Alfonso X El Sabio.