



PLANO
DE LA
PLAZA DE CARTAGENA
Y SU
ARCENAL

Por el Ingeniero Ordinario de
los Reales Exercitos D. Juan
Jose Ordoñez Año de 1799.

ARSENAL DE CARTAGENA

ARSENAL DE CARTAGENA Y CUARTEL DE FORZADOS Y ESCLAVOS

Prisión Central de Cartagena

Universidad Politécnica de Cartagena

Museo Naval

Construcción:

Siglo: XVIII

Tipología: Acuartelamiento

Estilo: militar

Incoacción expediente:

Categoría: Conjunto Histórico Artístico

Disposición: R.D. 3.046/1.980 de 12 de diciembre

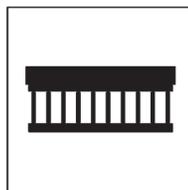
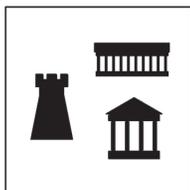
B.O.E. : 02/02/1.981

Visitable: SI

Uso actual: Arsenal, Universidad Politécnica, Museo marítimo

Dirección:

C/Paseo Alfonso XII, s/nº, Cartagena

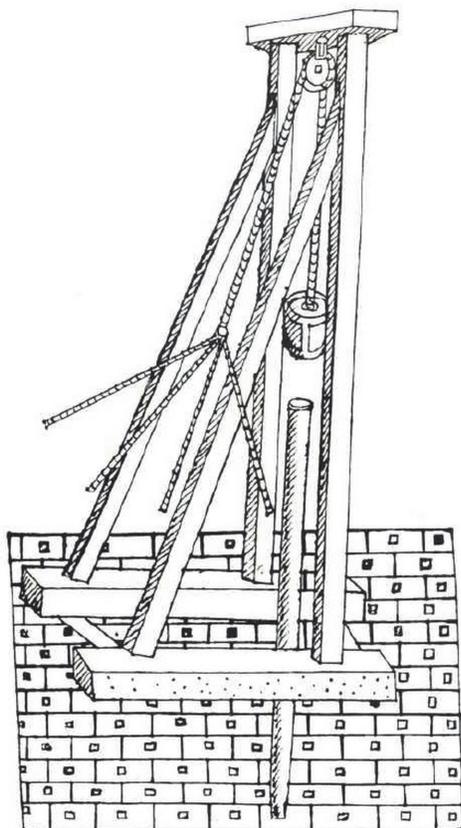




Img.16. 2 - Puerto, Arsenal y Plaza de Cartagena, emplazamiento

El arsenal de Cartagena y su presidio

En el año 1.726, una vez afirmada la Casa de Borbón en España, bajo el reinado de Felipe V, José Patiño y Rosales es nombrado Intendente General de la Marina y Presidente del Tribunal de Contratación y tiene como principal labor el fomento y la reconstrucción de la decaída Marina de Guerra y el comercio de Indias. Desde este cargo replantea la organización de la defensa naval y determina la división del litoral en tres zonas marítimas norte, levante y mediodía, apoyadas por sus respectivos arsenales, que se establecen respectivamente en Ferrol, Cartagena y Cádiz. *"Un arsenal o atarazana es el taller donde se construyen*



MAQUINA DE HINCA

Cristóbal de Rojas, *Sumario de la Milicia Antigua y Moderna*.
BN. Mss. 9286.

Img. 16.3 - Máquina de hinca de pilotes.



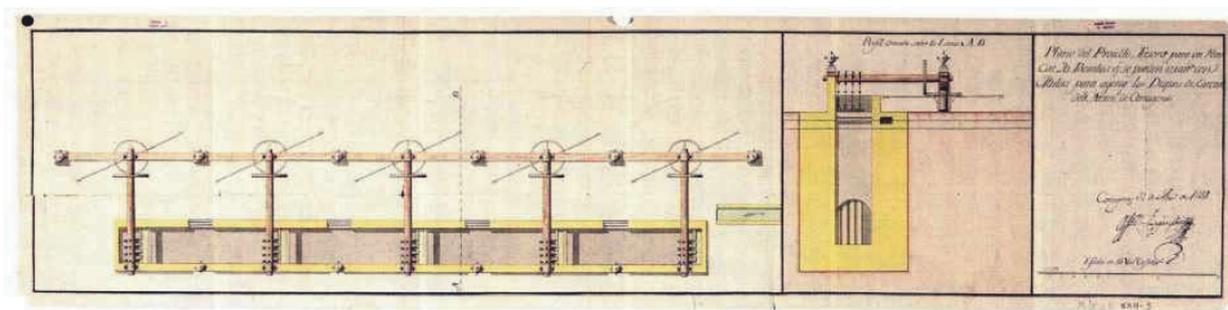
Img. 16.4 - Tablestacado

o reparan los navíos. Es una factoría de barcos que alberga en su interior un conjunto de instalaciones tan diversas como son los distintos elementos que constituyen el casco, velamen y cordelería de un barco⁽¹⁾.

El primero en establecerse fue el de Cádiz, cuyo emplazamiento inicial se fijó en el Real Carenero de Puerto Real y poco después se inició la construcción del Arsenal de la Carraca, en las inmediaciones de la Isla del León (San Fernando).

Por Real Orden de 5 de julio de 1.728 durante el reinado de Felipe V, se otorga a Cartagena la categoría de Capital del Departamento Marítimo, siendo Ministro de Marina Zenón de Soldevilla y Bengoechea, Marqués de la Ensenada y el 20 de febrero de 1.731, se iniciaron las obras de construcción del Arsenal de Cartagena, constituyéndose esta ciudad en cabecera del departamento marítimo de Levante. El proyecto inicial lo redacta el ingeniero Alejandro Res, pero a su fallecimiento es modificado por el Ingeniero militar Sebastián Feringán y Cortés quien continúa la dirección de los trabajos con múltiples variaciones en los planos⁽²⁾. Con posterioridad, en junio de 1.738 es sustituido por Juan Bautista French y en 1.739 por el ingeniero Esteban Panón, para volver a hacerse cargo de las mismas de nuevo Feringán en mayo de 1.749 que a su muerte en 1.762 es sustituido por su compañero e ingeniero segundo de origen italiano Mateo Vodopich⁽³⁾.

Para el emplazamiento de la Dársena del Arsenal se eligió el Mar de Mandarache, al oeste de Cartagena, zona cubierta de lodos procedentes de las



BOMBAS DE ROSARIO MOVIDAS POR MECANISMO DE NORIA DE SANGRE PARA ACHICAR DIQUES DE CARENA EN EL ARSENAL DE CARTAGENA

Sebastián Feringan Cortés, 1754.
AGS. M.P. y D. XXII-5.

Img. 16.5 - Sistema de bombas manuales

ramblas, que sufrirá una profunda transformación para formar la dársena rectangular de 550 x 318 metros de superficie y 9,5 metros de calado.

Previo al inicio de las obras es preciso desviar las aguas procedentes de las ramblas, mediante la construcción de un canal que facilite su paso hasta la algameca chica, dejando la zona de actuación libre de aportes fluviales.

Los proyectos contemplan la construcción de la cerca y puertas del recinto, dos muelles, dos diques secos para carenados, un gran pabellón para cuartel, 48 almacenes, 5 naves para arboladura, dos para cordelería, y otra serie de edificios auxiliares para fraguas, parque de artillería, sala de armas, sala para asambleas, tejedurías generales, oficinas, bibliotecas, pabellones de la puerta principal y cuerpo de guardia.

Gran parte de los trabajos a realizar son duros y penosos, ya que es preciso mover ingentes cantidades de tierras, pero previamente se necesita realizar las contenciones, trabajos que por las

características de los terrenos precisaron la utilización permanente de bombas manuales de achique para reducir las cotas del nivel freático con objeto de permitir aquellos trabajos en el interior de las zanjas y la construcción de diques provisionales para contener las aguas del mar. Terminadas las zanjas, cuando se va a iniciar la cimentación rompe el fondo del cajeadado por un problema de subpresión que provoca la inundación de las excavaciones, fenómeno que obliga a realizar un pilotaje en gran parte del perímetro, previo tablestacado de los taludes y el posterior enrejado de las cabezas de los pilotes. La energía necesaria para realizar estos trabajos tuvo que ser aportada por medios humanos, así para levantar reiteradamente las mazas de 483 kg. de hincar los pilotes se utilizaron cuadrillas de dieciocho peones.

Realizada la hinca, se extraen las tierras de la parte superior, para dejar vistas sus cabezas, que se enlazan con un enrejado de madera sobre el que se vierte una argamasa de puzolana, cal y áridos que una

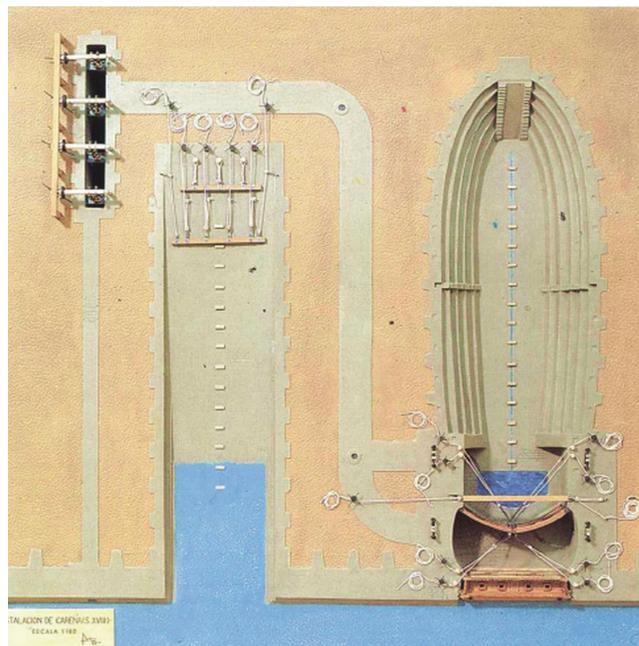
vez fraguada servirá de apoyo a la fábrica de sillería formada por bloques de 1,04 m³. de los que serán precisos entre 300 y 400 unidades diarias para mantener el ritmo de producción previsto⁽⁴⁾.

La mano de obra necesaria para la construcción de la Maestranza se formó con un contingente de hombres libres de la propia población, relegando a los trabajos mas duros a desterrados, condenados, vagos, mal entretenidos y esclavos.

En 1.750 el arsenal daba ocupación a 1.500 hombres entre artesanos, obreros, peones y aprendices, de los que 750 pertenecían a la Maestranza y el resto eran esclavos y forzados⁽⁵⁾.

Los presidiarios y esclavos utilizados en las construcciones pernoctaban en cuatro galeras y en el jabeque Garzota fondeados en el puerto de Cartagena. En febrero de 1.770 una confidencia revela el plan de algunos presidiarios de incendiar las naves para fugarse aprovechando la confusión creada. Por otra parte el mal estado de las naves también era motivo de honda preocupación. El hundimiento del Jabeque, sin víctimas mortales, motivó una comisión de investigación que determinó que los buques se hallaban fuera de servicio por podridos.

Consciente del riesgo que corría la seguridad del Departamento en estas condiciones, S. M. ordenó la construcción de un edificio para el realojo de presidiarios y esclavos. El encargo lo recibe el ingeniero Mateo Vodopich, quien presenta una propuesta con dos emplazamientos, uno en el interior y otro en el exterior de las murallas del Arsenal. Tras un análisis mas detallado considera mas ventajosa para la hacienda y la propia solidez del edificio la del



Img. 16.6 - Varadero y dique seco

interior del Arsenal. En febrero de 1.775 se adopta la solución definitiva: *"Se define el sitio mas ventajoso para la fábrica del Cuartel de Presidiarios y Moros del Arsenal, el indicado en R.O. de 27 de enero, al este de la dársena, en el paraje o fosa donde antes había maderas"*⁽⁶⁾.

En el proyecto habían trabajado Carlos Reggio, Francisco Gautier y finalmente Mateo Vodopich, desconociéndose por el momento la participación de cada uno sobre el diseño final. Se tiene constancia que este proyecto es de menores dimensiones que los iniciales como consecuencia de trabajar sobre unos terrenos ganados al mar.

La solución estructural está formada por bóvedas en planta baja, y cubiertas de vigas de



Img.16.7 - Entrada al Arsenal

madera de gran escuadría para la planta superior. En distintas reuniones de la junta de construcciones se fijó la capacidad en 2.100 presidiarios.

La tipología adoptada es la de cuartel, con un patio rectangular posiblemente inspirado en la referencia al cuartel de la Barceloneta explicado en la Adición al Tratado de Muller de Miguel Sánchez Taramas con la salvedad que, para mejorar la

ventilación y el soleamiento, solo tiene un patio. El diseño obedece a patrones constructivos arraigados en la institución militar que deja poco margen a la creatividad. El edificio es disciplinado, ordenado y normalizado. Es el resultado de un sólido capaz configurado por los muros perimetrales de las fachadas, exteriores e interiores, cuyo espacio cubierto queda dividido en dos crujías por una arcada

intermedia paralela a los muros. Consta de dos plantas y cubierta a dos aguas. Los vanos, ventanas y puertas se disponen modularmente sobre los muros de fachada coincidiendo con los ejes de los espacios interiores.

Las exigencias funcionales eran sencillas, puesto que los penados pasaban el día fuera del edificio y solamente lo ocupaban para pernoctar. Una singularidad presenta el edificio respecto al modelo de Sánchez Taramas: los dos cuerpos en forma de "T" anejos a las dos fachadas de mayor longitud, que dan respuesta al problema sanitario de infecciones, permitiendo separar los usos mas inmundos y hediondos del resto de moradores⁽⁷⁾.

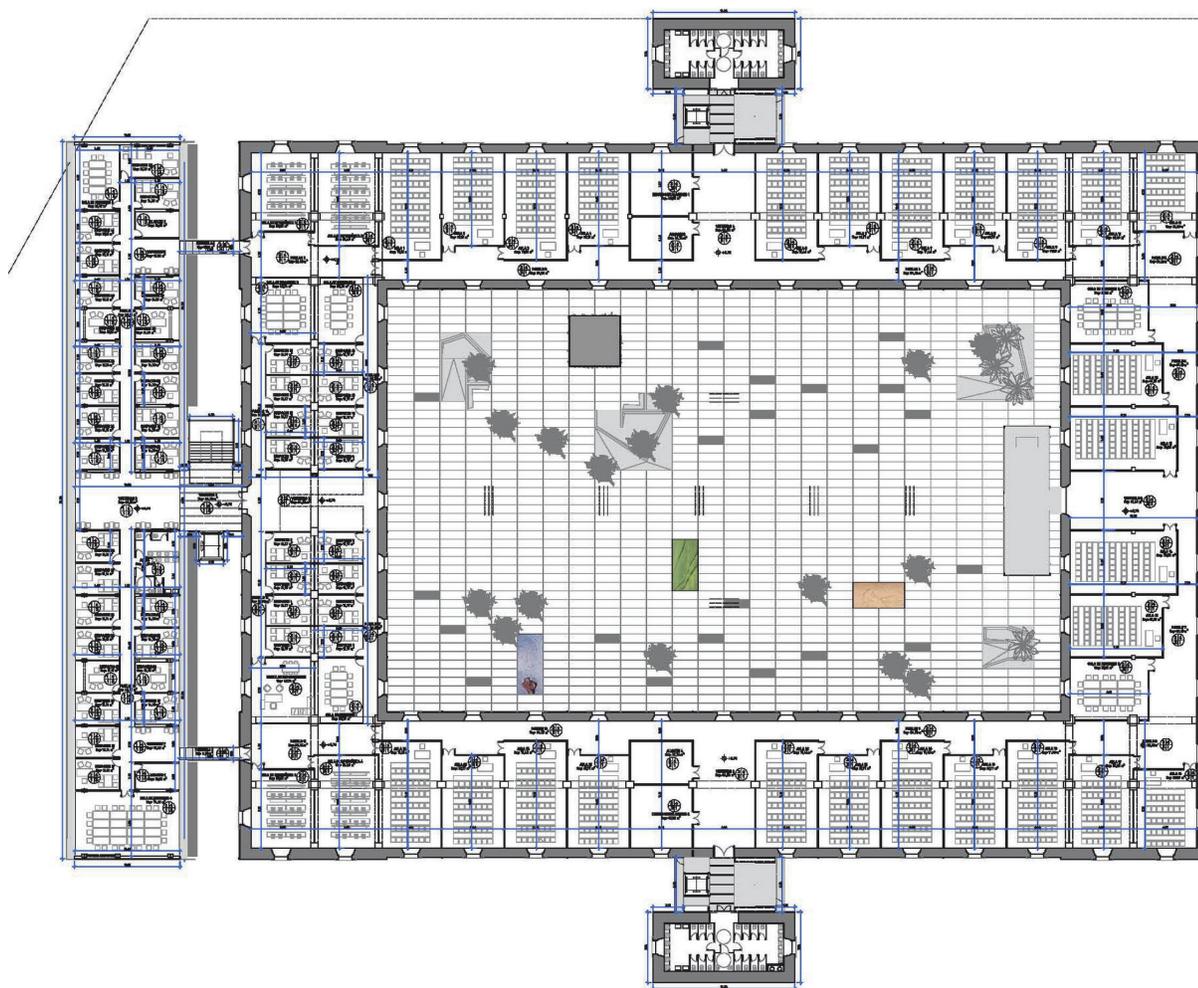
Terminadas las obras, el edificio se ocupa en

1.787 y pronto está a pleno funcionamiento. Los recelos del vecindario se manifiestan desde el inicio, su ocupación masiva con 2.170 hombres generaba problemas de olores en sus proximidades, la escasez de personal de vigilancia motivaba también quejas frecuentes. En los inicios del siglo XIX, la guerra de Independencia, epidemias y hambre motivan la suspensión de inversiones por parte de la Hacienda Pública y en consecuencia la paralización de la actividad del arsenal y de los envíos de presidiarios, de forma que unido a las libertades para reducir el gasto o por otros motivos, se llegó al cierre y abandono del edificio.

Fue reclamado para otras actividades, pero la marina siempre se opuso. Hacia 1.825 el Gobernador



Img. 16.8 - Cuartel de presidiarios y esclavos. Estado tras la reforma de José Manuel Chacón



Img. 16.9 - Cuartel de presidiarios y esclavos. Planta de la última reforma para museo naval y universidad.

José Manuel Chacón Bulnes. Arq.

consiguió su cesión con carácter temporal para uso del cuartelillo de presidiarios de la Plaza. Esta provisionalidad duró todo el siglo XIX y casi la primera mitad del XX, llegando a ampliarse en 1.910 por la D.G. Prisiones con proyecto de Celestino Aranguren, para reforma interior y exterior con destino a penal o prisión de penas aflictivas. En tanto continuaron las frecuentes discusiones entre la Marina y la D. G. de Prisiones sobre la utilización del edificio.

A partir de 1.946 el inmueble fue recuperado por la Marina para un periodo de mas de medio siglo de duración como Cuartel de Instrucción de Marinería y el 17 de noviembre de 2.009 se inauguran las obras de adaptación para su uso actual por la Universidad Politécnica de Cartagena y como sede del Museo Naval. con proyecto y dirección del arquitecto. D. José Manuel Chacón Bulnes que al mismo tiempo realizaba su tesis doctoral sobre el mismo edificio del cuartel de presidiarios y esclavos de Cartagena.

En su última etapa como el penal es utilizado para condenas de presos políticos. Aquí cumplieron el comité de la huelga de agosto de 1.917 Francisco Largo Caballero, Julián Besteiro, Andrés Saborit y Daniel Anguiano, alcaldes y concejales del régimen derribado por Primo de Ribera, sentenciados por los sucesos de Castilblanco de 1.931, los promotores del intento golpista de 1.932 y algunos condenados por el intento revolucionario de octubre de 1.934.

La vida en el presidio.

Salillas critica las pésimas condiciones de vida que imperó durante mucho tiempo en los presidios en su libro *"La Vida Penal en España"*, publicado en 1.888, e invita a la movilización social para acabar con tales condiciones con las siguientes palabras⁽⁸⁾:

*"Que se pregone a los cuatro vientos,
que la conciencia pública se subleve,
que la opinión juzgue, como dicen los políticos,
y que la piqueta derribe el Presidio
y el viento lo arrebate".*

En otra parte del mismo libro compara las cuadras de caballos con las del presidio como sigue⁽⁸⁾:

*"Limpieza, aseo, ventilación, luz, capacidad:
pesebres hasta de mármol, elegantes vallas de
separación ó local independiente; previstas las
necesidades de la vida orgánica; servicio esmerado,
inspección constante. Así vive el caballo.*

*Oscuridad, humedad, mefitismo,
hacinamiento, corrupción; por cama el suelo; por
aire el vaho que se exhala y la atmósfera que se
corrompe; en un rincón la tinaja de agua, que se
impurifica con el aire, y el vaso único, y al lado el
zambullo de heces y orines. Así vive el hombre
delincuente"*

Francisco Machado, funcionario de prisiones y hermano de los poetas Antonio y Manuel, trabajó en

el Penal de Cartagena en 1.917 y publicó varios artículos en la revista Progreso Penitenciario, reivindicando una nueva arquitectura penitenciaria con las siguientes palabras⁽⁸⁾:

"... inútil será todo cuanto se realice en el orden penitenciario mientras no se resuelva y se proceda a la demolición de casi todos los edificios actuales y se construyan otros nuevos en condiciones de habitabilidad..."

...Los actuales edificios, lóbregos, insanos y sórdidos, constituyen propiamente un caldo de cultivo favorable a desarrollar un espíritu mezquino y miserable..."

Federico García Lorca, en una conferencia sobre cante jondo pronunciada en 1.922 en la que se refiere a la vida en el penal de Cartagena dice⁽⁸⁾:

"En la cárcel nacen la playera o plañidera, característica de ese fecundo penal de Cartagena, y el martinete propiamente gitano. Estos cantes se dicen sin guitarra, tienen un ritmo de martillo en la fragua o el golpe de la mano contra la madera. Son las canciones más impresionantes del cante jondo por su desolada pureza y su simple sinceridad amarguísima. Jamás se acompañan con el olé".

Con motivo de una epidemia en el penal, una inspección de sanidad denuncia los siguientes errores:

- " Un depósito de cadáveres al lado de la cocina.

- Un rincón de la enfermería donde se amontona ropa y enseres infectados por penados muertos.

- Meter enfermos de cólera en el almacén de ropa limpia para la enfermería.

- Tener las sábanas sucias.
- Abusar del sistema de baldeo para limpiar suelos".

RIO SIL Y ESPAÑA N° 3

Entre los días 13 y 14 de agosto de 1.936 llegó a la base naval de Cartagena el acorazado Jaime I que había sido bombardeado durante su traslado al arsenal procedente de Málaga para ser reparado. Para entonces, los presos sublevados llevaban casi un mes de confinamiento en la bodega de los buques. Poco después, los barcos-prisión zarparon del puerto y los presos fueron asesinados en alta mar entre el 15 y el 16 de agosto. El total se produjeron 52 muertes en el Río Sil y 159 en el España número 3⁽⁹⁾.

De acuerdo con la versión que circuló en la zona sublevada, el comandante del España número 3 envió una comunicación al jefe del Arsenal tras el regreso del buque⁽¹⁰⁾:

«Tengo el honor de poner en su conocimiento que a las dos horas treinta minutos de hoy salió este buque a la mar para dar cumplimiento a la orden muy urgente de usted, que así lo dispuso. Hallándose este buque fondeado en la bahía, como en días anteriores, pude notar en la dotación cierto nerviosismo, del que en distintas ocasiones he tenido que dar cuenta, a usted por parecerme en algún momento peligroso para la seguridad de los detenidos. En el día de ayer, con motivo de la llegada a este puerto del «Jaime I», averiado y con muertos y heridos por bombardeo aéreo, se observó una mayor indignación en las personas que presenciaban cuantas operaciones se hacían en el citado acorazado y que pedían noticias de lo sucedido. Una vez en el mar, la indignación subió de punto, pidiendo que se hiciera justicia más rápida con los detenidos, porque según ellos lo que se

pretendía era substraer a los presos a un castigo ejemplar, ya que no se había tomado una resolución acerca del juicio sumarísimo. Tuve que intervenir, recomendándoles calma y diciéndoles que ya estaban actuando los jueces, pero esto, lejos de calmarles, los excitó más, hasta el punto de que perdí el control sobre ellos. Armados como estaban y con una superioridad numérica manifiesta, me era imposible hacer nada que pudiera evitar sus propósitos. Cuando llevábamos navegando unas cinco millas hacia el Sur con cien grados al Este, fuimos obligados a poner el barco a media marcha. En estos momentos procedieron a llamar a cubierta a las personas detenidas, y colocándolas en la banda de estribor, eran fusiladas por grupos y luego lanzadas al agua con unos pesos en los pies. Cumplidos sus propósitos, después de baldear la cubierta, decidimos volver al puerto, a lo que ellos no se opusieron, marchando el barco entre aplausos, vivas y mueras significativos, de la dotación del «Jaime I», al arsenal donde se produjeron las ovaciones y gritos cuando pasaba frente a los talleres de la Sociedad Española de Construcción Naval y hallándose los muelles y arsenal completamente ocupados por operarios y marineros».

***Acorazado España, ex-Alfonso XIII (en 1937)
Clase "España"***

Botadura: 7 de mayo de 1913 (con el nombre de Alfonso XIII hasta 1931)

Destino: Hundido frente a Santander el 30 de abril de 1937 por una mina

Desplazamiento: 15.700 t (16.450 a plena carga)

Eslora total: 139,88 m (132,51 entre perpendiculares)

Manga: 24,00 m

Puntal: 12,86 m

Calado: 7,77 m (8,08 a plena carga)

Equipo propulsor: 12 calderas de carbón, 4 turbinas Parsons, 4 hélices

Potencia: 20.000 CV (22.000 a tiro forzado)

Velocidad máxima: 19,5 nudos

Protección:

Vertical de 125-230 mm en cintura, 75 en batería de cañones

Horizontal de 25-50 mm en cubierta inferior

Barbetas de 250 mm, torretas de 234 mm

Reductos de mando de 250 mm

Armamento (en 1937):

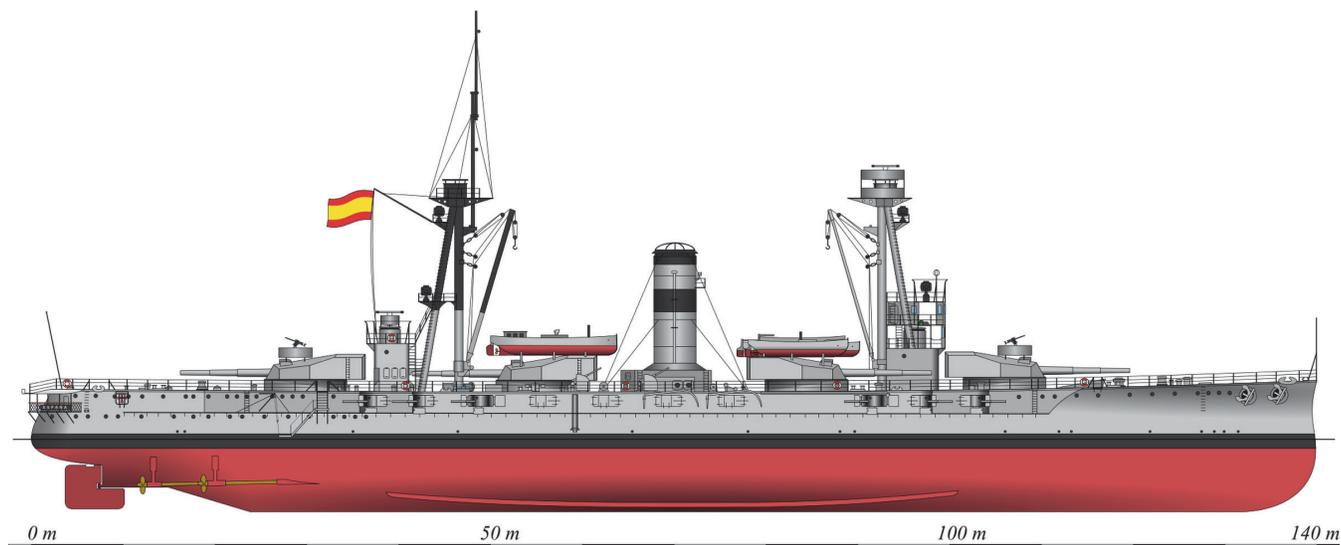
8 x 305 mm L/50 Vickers en cuatro torretas dobles

12 x 102 mm L/50 Vickers en los costados

4 x 88 mm L/45 AA Krupp

2 x 20 mm L/65 AA Rheinmetall sobre torretas 1 y 4

2 ametralladoras calibre 7 mm Maxim



Img. 16.10 - Acorazado España

Referencias y bibliografía

- (1) Ignacio González Tascón y Juan Ramos Cabrero. *Máquinas y artes de construcción portuaria en la exposición de puertos y fortificaciones en América y Filipinas. Comisión de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, CEHOPU. Ediciones El Viso. Madrid, abril de 1.985, pg 46*
- (2) *Armada Española. Arsenal de Cartagena. Historia*
- (3) Juan Almarza Pozuelo. *Arsenal de Cartagena.* http://juanalmarzapozuelo.blogspot.com.es/2.012/11/arsenal-de-cartagena_4409.html
- (4) *Una exposición didáctica del sistema construido empleado puede consultarse en el Blog "Región de Murcia Digital" entrada correspondiente al 11/07/2.014, en la siguiente dirección:* <https://www.facebook.com/regiondemurciadigital/videos/750170008375092/?fref=nf>
- (5) Pérez Crespo Muñoz, María Teresa, "El arsenal, núcleo fundamental del Departamento...", en *El Arsenal de Cartagena en el siglo XVIII, Madrid 1.992, p. 67.*
- (6) *ANC, documento M-XIII a L1, carpeta 6, día 13 de febrero de 1.775. Cuatro copias unidas sobre el penal para su archivo.*
- (7) José Manuel Chacón Bulnes. *Tesis doctoral El cuartel de presidiarios y esclavos de Cartagena. Universidad Politécnica de Cartagena. Escuela de Arquitectura e Ingeniería de la Edificación 2.011 pg 50-63*
- (8) *Citado por José Manuel Chacón Bulnes. El cuartel de presidiarios y esclavos de Cartagena*
- (9) Solé i Sabaté, Josep María; Villarroya, Joan (2.003). *España en llamas. La guerra civil desde el aire. Madrid: Temas de Hoy.*
- (10) «Un capítulo alucinante del martirio de Cartagena» (html). *La Vanguardia.* 6 de agosto de 1.939. p. 1.
- Rafael Salillas. *La Vida penal en España. Imprenta de la Revista de Legislación. Madrid 1.888, reimpresa Editor Jiménez Gil, 1.999*
- *El arsenal de Cartagena: patrimonio de la historia industrial naval española. María Griñán Montealegre, M^a Dolores Palazón Botella. Universidad de Murcia. Areas: Revista internacional de ciencias sociales N° 29*