JEAN LAURENT Y EL ARSENAL DE CARTAGENA

Augusto CONTE DE LOS RÍOS
Magíster en Historia y Patrimonio Naval (UM)

Introducción

EL pasado 2017 se celebró el Año de la Ilustración en Cartagena con motivo del tercer centenario del nacimiento de Carlos III. Con una serie de actividades se rindió tributo no solo al rey «Político», sino a unos personajes, instituciones, entre las que destaca la Armada, y a todo un pueblo que tras un largo período de decadencia hicieron un gran esfuerzo por «restaurar» (1) su país y tratar de que volviera a detentar la importancia que tuvo desde el descubrimiento de América.

La trascendencia que tuvo este reinado justifica los numerosos actos llevados a cabo, tanto en Cartagena como en el resto del país, y que afectaron de lleno a la Armada. Recordemos también que en 2017 se conmemoró el 300.º aniversario de la creación de la Real Compañía de Guardiamarinas, precursora de la Escuela Naval Militar, cuya delegación de Cartagena se funda en 1776, coincidiendo con las obras finales del Arsenal.

La imagen fotográfica juega un importante papel en la historia como fuente primaria, ayudándonos a comprender los acontecimientos y hechos que pertenecen al tiempo pasado y que constituyen el desarrollo de nuestra nación. Si los archivos y la documentación escrita son una fuente básica para

(1) El término «restaurar» tiene numerosas acepciones; quizás la que mejor se ajusta a esta época es la segunda del diccionario de la RAE: «Reparar, renovar o volver a poner algo en el estado o estimación que antes tenía».

Plano de Cartagena con el proyecto del Arsenal. Badaraco, 1763. Biblioteca Nacional de España.

la comprensión de los avatares del hombre desde el invento de la escritura, la fotografía representa la memoria visual de los siglos XIX y XX.

El objetivo de este artículo es dar a conocer y revalorizar este patrimonio cultural y militar del Arsenal de Cartagena, que se encuentra estrechamente vinculado a la Ilustración y al reinado de Carlos III, proponiendo un recorrido a través de la fotografía de Jean Laurent.

Origen del Arsenal de Cartagena

Durante los siglos XVI y XVII, la ciudad fue un excelente puerto de refugio e invernada para las galeras españolas, así como base de operaciones para repeler los ataques de los piratas berberiscos (Pérez-Crespo Muñoz, 1992). Ya Felipe II dispuso aumentar los medios de defensa del puerto, fortificándolo y creando la Casa del Rey, antecedente del Arsenal, especie de alcázar donde se hacía la pólvora (Ramírez Gabarrús, 1987).

En 1668 se decidió basar el grueso de la escuadra de galeras en Cartagena, y a tal efecto se reconocieron y estudiaron las condiciones del fondeadero, se elaboró un proyecto de dársena y defensa, la construcción de una torre para

artillería gruesa y la creación de un hospital destinado a la curación de las gentes de las galeras de su Majestad.

En 1717, bajo el reinado de Felipe V, la Marina de Guerra emprende la creación de tres departamentos marítimos con sedes en Ferrol, Cádiz y Cartagena. En estas ciudades se ubicará un arsenal, que incluirá astillero, edificios auxiliares y obras de defensa. La elección de Cartagena fue evidente: estratégicamente situada a caballo entre las bases de los piratas bereberes del norte de África y la línea de salida hacia las posesiones perdidas de Italia. La decisión de adecuar su puerto como base permanente de la que sería la última escuadra de galeras trae consigo numerosas innovaciones para garantizar su funcionamiento, como fueron los diques, varaderos y un fondeadero protegido en una ensenada natural que no necesitó transformar el borde litoral existente.

La profusión de propuestas arranca en el momento en que Felipe V toma la decisión en 1720 de nombrar finalmente a Cartagena como Base Naval para la Escuadra de Galeras de España. Se apuesta por ubicar el Arsenal en la zona denominada Mandarache, desechando el Almarjal y aprobándose el plano por una Real Orden de 13 de junio, dando comienzo al desvío de la rambla de Benipila, que desembocaba en el Mandarache, hacia la llamada Algameca Chica, obra que queda ultimada en 1733.

A principios de este año, se comienza a excavar la dársena en el Mandarache, un terreno pantanoso cegado por la arena y la grava arrastradas durante siglos por la rambla desviada. La construcción del muelle de la dársena se acomete desde los ángulos del norte del rectángulo. Una vez abierta la obra en los vértices se avanzará desde allí, siguiendo las direcciones de los ejes cartesia-

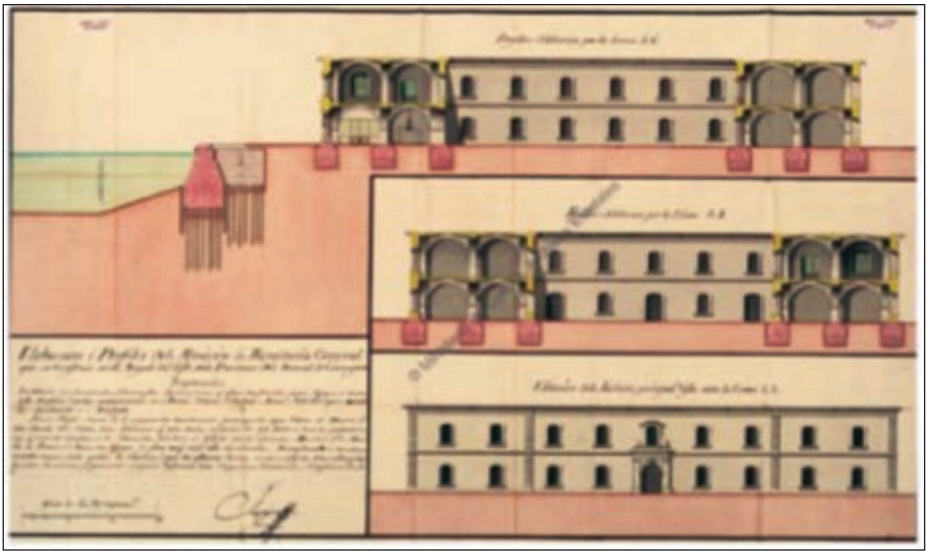
Plano del proyecto de S. Feringán 1756. (Archivo General de Simancas, MPD 21-011).

nos. De esta forma se simultanearán las obras que se realizan en dirección norte-sur en las bandas laterales y las este-oeste en la banda norte de la dársena.

En este fondeadero natural se excavó un rectángulo de unos 550 por 318 metros y unos 9,5 metros de profundidad. El sistema de cimentación que preveía Sebastián Feringán consistía en apoyar el muro directamente sobre el fondo mediante una zapata corrida escalonada de sillares (Peñalver Martínez & Segado Vázquez, 2012).

En 1739 se inició la construcción de muelles y en julio de 1749, reinando ya Femando VI y siendo ministro de Marina el marqués de la Ensenada, comenzaron las obras de edificación del Arsenal, bajo la dirección de Feringán, al que sustituirá, tras su muerte en 1762, Mateo Vodopich, y que finalizarán en enero de 1782, con un coste de 112 millones de reales de vellón e invirtiéndose en las mismas 9.200 días laborales (32 años y siete meses) y alrededor de 12,4 millones de jornales (Peñalver Martínez & Segado Vázquez, 2012). La obra incluyó nuevos muelles para la dársena, cimentación de edificios, desmontes e igualación de terrenos, cercado del Arsenal, excavación de la dársena, edificación de almacenes, naves de arboladura, fábricas de jarcia y lona, dos diques secos con su poza de bombas para desaguarlos, cuarteles de presidiarios y forzados, tres gradas inclinadas de construcción y una zona de compuertas para la conservación de maderas.

Al mismo tiempo que se iniciaban las obras, el marqués de la Ensenada preparaba cambios en la construcción de buques, para lo que era indispensable la formación de los hombres necesarios. Jorge Juan y Santacilia (1713-1773)



Almacén General de Repuestos, S. Feringán. (Archivo General de Simancas, MPD 11-082).

se destaca a Inglaterra entre noviembre de 1748 y mayo de 1750 en comisión de servicio con el objetivo de obtener información del sistema de construcción naval inglés y aprovechar para contratar a los constructores y maestros que considerase necesarios.

En el citado año de 1750 llegaron a Cartagena el constructor Edward Bryant, el ayudante William Richards y el maestro de jarcia holandés Jan van Graaf (Anca Alamillo, 2013). Se efectúan en el Arsenal las botaduras de las primeras unidades: cuatro jabeques de 298 toneladas y 60 codos de eslora, con fortificación suficiente para una batería de 24 cañones de a 8, con un coste de 66.000 reales de vellón cada uno. Fueron estos los *Cazador, Volador, Liebre* y *Galgo*. La primera fragata, botada en 1753, fue la *Perla*, y en el mismo año se lanzó el primer navío de dos puentes, el *Septentrión* (Ramírez Gabarrús, 1987).

La marcha de los trabajos hacía ver la necesidad de acometer nuevas obras que incluyeran unos diques secos a fin de poder varar los buques en seco, permitiendo que quedasen en la posición normal en la que habían sido construidos en lugar de tumbarlos de costado para carenar y calafatear, evitando con ello posibles quebrantos anormales.

Los diques secos se iniciaron en abril de 1753 el grande y en enero de 1756 el pequeño, finalizando sus obras en agosto de 1756 y abril de 1757, respectivamente, y fueron los primeros de este tipo en el Mediterráneo. Sus dimensiones eran realmente grandes para los navíos de la época, pues el mayor medía 91,36 metros de eslora por 21,26 de manga, mientras que el

Plano de la ciudad de Cartagena de Juan Ordovás, 1799.
(Archivo General Militar de Madrid, Cartoteca, AT-161).

pequeño tenía 81,02 por 21,26 metros (2). Ambos diques dejaron de operar durante el nefasto reinado de Fernando VII y ya no volvieron a utilizarse nunca más para la construcción.

De 1751 a 1791, salieron de las gradas del Arsenal de Cartagena un total de 23 navíos de línea: *Septentrión, Tridente, Terrible, Atlante, Héctor, Velasco, San Genaro, Santa Isabel, San Vicente Ferrer, San Nicolás de Bari, San Rafael, San Joaquín, San Juan Bautista, Ángel de la Guardia, San Dámaso, San Justo, San Julián, San Antonio, San Ildefonso, San Fulgencio, San Francisco de Paula, Asia* y *Conquistador*. Hasta 1809 se lanzaron diecisiete fragatas: *Perla, Dorada, Esmeralda, Palas, Juno, Astrea, Santa Rosalía, Santa Dorotea, Santa Clara, Santa Rufina, Santa Mónica, Santa Casilda, Santa Brígida, Santa Florentina, Ntra. Señora de la Soledad, Perla 2.ª* y *Diana*. También fueron construidos de 1750 a 1819 16 jabeques, seis bergantines, cuatro urcas, dos corbetas, una goleta, un paquebote, una bombarda y seis galeotas, según planos traídos de Nápoles por el rey Carlos III (Ramírez Gabarrús, 1987).

Jean Laurent Minier

Laurent Minier fue un fotógrafo francés afincado en Madrid en 1843, que realizó sus primeros trabajos como jaspeador, por el que llegaría a ganar una medalla de bronce en la Exposición Industrial de Madrid de 1845. También como inventor, decoró abanicos y patentó el papel leptográfico, y fue junto con Charles Clifford uno de los principales fotógrafos que tuvo España en el siglo XIX.

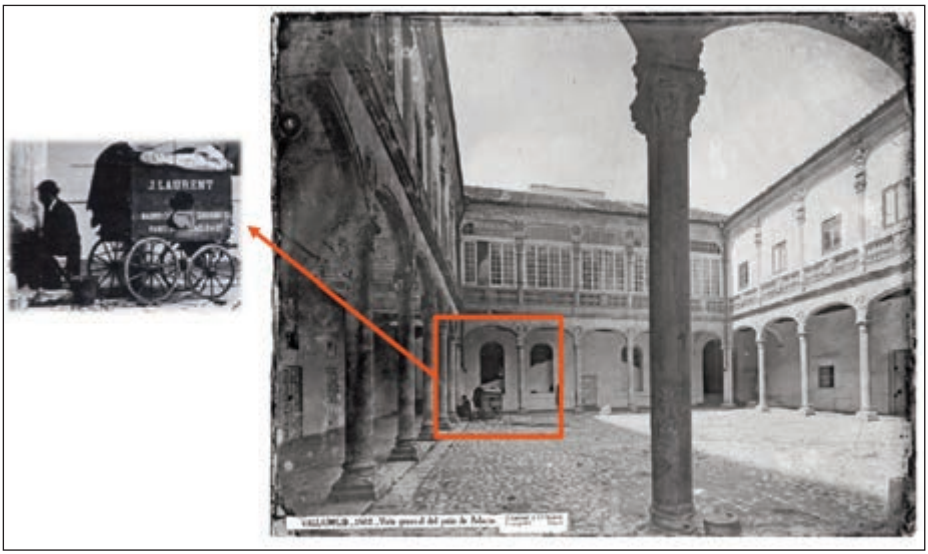
Abrió un primer estudio fotográfico asociado con Juan Martínez Sánchez en 1856 en la Carretera de los Jerónimos. La firma acogió la Editorial Fototipia Laurent, y desde 1861 publicaron varios catálogos para el mercado europeo, como *Guide du Tourisme en Espagne et Portugal*·(3). Convertido en Laurent y Cía desde 1863, su equipo viaja por toda la Península empleando un pequeño carruaje o «laboratorio de campaña», donde preparaba y revelaba sus placas de vidrio, fotografiando todos los rincones de España.

Trabaja para la Casa Real española entre 1861 y 1868, también como reportero gráfico de las grandes compañías del ferrocarril. Su producción fue inmensa y abarca desde placas de colodión húmedo, daguerrotipos, diapositivas de cristal, fototipias y estereoscópicas.

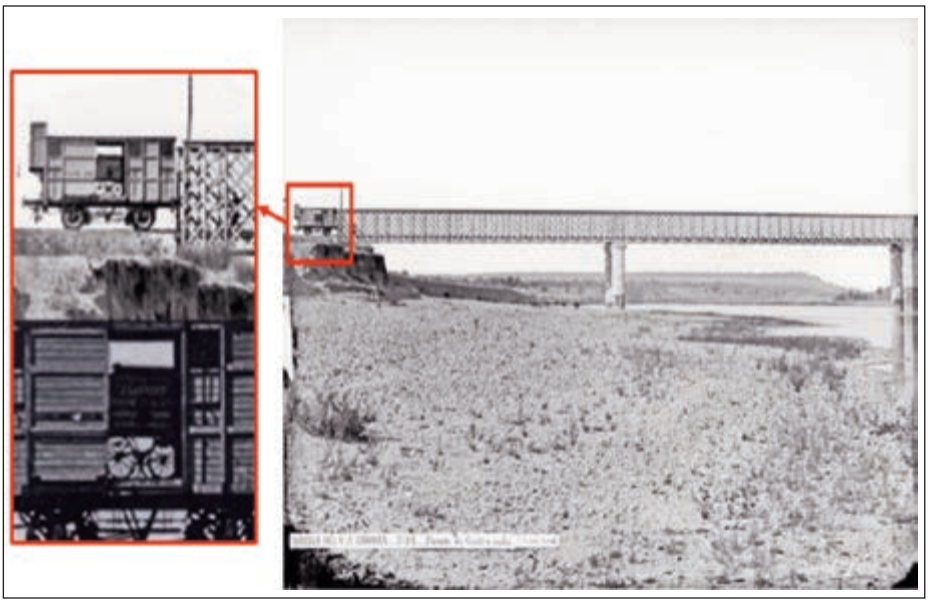
---

(2) Realmente la medida era en codos, 159 x 37 el grande y 141 x 37 el dique pequeño. Aclaremos que el codo era la medida entonces usual y que traducida al sistema métrico actual era aproximadamente 0,574 metros. Un codo era igual a dos pies de Burgos.

(3) Se puede consultar en la Biblioteca Digital Hispánica. Ver *http://bdh.bne.es/*.



Archivo Ruiz Vernacci VN-00741, Valladolid. Vista general del patio del Palacio Real.
(J. Laurent. Fototeca del Instituto del Patrimonio Cultural de España).



Archivo Ruiz Vernacci VN-00290. Puente de Castronuño de la línea Medina del Campo-Zamora.
(J. Laurent. Fototeca del Instituto del Patrimonio Cultural de España).

Precisamente el tren es el medio que utiliza para realizar sus desplazamientos y seguramente fue el que empleó para venir a Cartagena, concretamente la línea de la compañía MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante) (4) que llegaba hasta la ciudad y fue inaugurada el 25 de abril de 1865.

Cartagena, con su Arsenal militar y sus playas bañadas por las aguas del Mediterráneo, no pasaba desapercibida a los ojos del ferrocarril, ni tampoco para la MZA. Desde 1852 se venían estudiando distintas alternativas para la construcción de un ramal que partiera de la línea Madrid-Alicante hasta Murcia y Cartagena. Finalmente, el Gobierno saca a subasta en 1860 la concesión ferroviaria que iría por Albacete, y en 1863 se inaugura el tramo de Murcia a Cartagena.

Laurent y el Arsenal de Cartagena

La primera fotografía que tenemos de Laurent y el Arsenal es una vista general de la ciudad con este al fondo. A comienzos del siglo XX, Cartagena está en plena expansión y demanda la eliminación de las murallas que la rodean. Se trata de una toma en tres vistas que nos permite ver cómo ha evolucionado la ciudad a lo largo de los últimos siglos y relacionar esta imagen con hechos históricos como la Ilustración.

Archivo Ruiz Vernacci VN-06701, VN-06702 y VN-06703. Vista del Arsenal de Cartagena en tres tomas. (J. Laurent. Fototeca del Instituto del Patrimonio Cultural de España).

Laurent acostumbraba a tomar grandes fotos panorámicas; por ejemplo, en esta vista general sobre el Arsenal se puede observar la muralla que lo rodea y lo escasamente poblada que estaba esta zona.

(4) La Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) fue una empresa ferroviaria española constituida en 1856 y que se convirtió en una de las grandes del sector ferroviario junto con su gran antagonista, la Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España.

Archivo Ruiz Vernacci VN-01777. Vista del Arsenal.
(J. Laurent. Fototeca del Instituto del Patrimonio Cultural de España).

Ortofoto de Cartagena tomada en vuelo realizado por Ruiz de Alda, 1929-1930.
(Instituto Geográfico Nacional).

La siguiente fotografía (página anterior) es de los diques secos de Jorge Juan, donde se observa que ya estaban en desuso. Posteriormente se convierten en fosas para el atraque de submarinos tras la creación del Arma Submarina y su Estación de Submarinos en 1918, volviendo a ser utilidad.

Tras unos años convulsos, se abandona la construcción y se decide acometer unas obras de ampliación en 1849, bajo el reinado de Isabel II, obras que duran 17 años. Esta época puede considerarse el comienzo de la segunda etapa del Arsenal, con la instalación de un dique receptor y otro flotante, además de tres gradas horizontales que podemos ver en la ortofoto de Ruiz de Alda de 1929 (página anterior). Seguimos con una imagen del dique flotante con la fragata *Arapiles*, la número 998 del catálogo de Laurent. Este dique se construye bajo el reinado de Isabel II, pudiendo coincidir esta fotografía con la visita que realizó a la ciudad en octubre de 1862 (Roda Alcantud, 2008; Wandosell Fernández de Bobadilla, 2015).

Archivo Ruiz Vernacci VN-06405. Dique flotante y fragata *Arapiles*.
(J. Laurent. Fototeca del Instituto del Patrimonio Cultural de España).

La revolución industrial llega al Arsenal en 1889, cuando se procede a la electrificación de los talleres y edificios administrativos, así como a la construcción de otro dique seco, esta vez de grandes dimensiones y provisto de una eficaz y rápida estación de bombeo situada entre el dique receptor y las gradas horizontales (Wandosell Fernández de Bobadilla, 2015).

Seguidamente podemos ver otra vista en tres tomas (la n.º 997). En este caso dentro del Arsenal y tomada desde el dique receptor de Isabel II. Al

Archivo Ruiz Vernacci VN-06711, VN-06717 y VN-06734. Vista del Arsenal de Cartagena. (J. Laurent. Fototeca del Instituto del Patrimonio Cultural de España).

fondo vemos la actual Base de Submarinos, donde se encuentran los diques secos de Jorge Juan, y a la derecha el dique flotante, que aún se mantienen en uso, aunque completamente reformado.

Poco a poco, el Arsenal se divide en dos administraciones tal como está en la actualidad, dividido en dos partes: el Arsenal Militar a Levante y el Astillero a Poniente. En 1909 se cede finalmente la parte de la izquierda o poniente a la Sociedad Española de Construcción Naval.

Archivo Ruiz Vernacci VN- 01778. Vista de la Escuela de Guardiamarinas de Cartagena. (J. Laurent. Fototeca del Instituto del Patrimonio Cultural de España).

Archivo Antonio Arévalo. Fotografía aérea de Cartagena, década 1920.
(Ministerio de Defensa).

Existen muchas más fotografías, pero solo he querido mostrar las más significativas.

Conclusiones

Durante el reinado de Carlos III se concluyeron obras que afectaron de lleno a Cartagena y a su relación con la Armada, como el Arsenal, la Escuela de Guardiamarinas, el Hospital Naval, el Cuartel de Presidiarios y Esclavos, etcétera. Hemos querido aprovechar la maestría de uno de los más grandes fotógrafos, Jean Laurent, para hacer un recorrido histórico por el Arsenal de Cartagena que, proyectado por Sebastián Feringán y Cortés, transforma la ciudad en el mosaico que conocemos en la actualidad (Peñalver Martínez & Segado Vázquez, 2012), ya que Cartagena es producto innegable de la historia, fruto de la modificación humana en una negociación con los elementos naturales que definen un nuevo rasgo topográfico.

La fotografía supone una fuente iconográfica de gran importancia para el estudio del pasado y tiene un valor incalculable (Rodríguez de las Heras Pérez, 2009). La imagen como documento forma parte de nuestro patrimonio y, en consecuencia, es uno de los pilares de la investigación histórica actual.

BIBLIOGRAFÍA

ANCA ALAMILLO, A. (2013): «Jorge Juan y su obra en los arsenales». REVISTA GENERAL DE MARINA, n.º 265(2), pp. 297-312.

PEÑALVER MARTÍNEZ, M. J., y SEGADO VÁZQUEZ, F. (2012): *Génesis y materialización de la dársena del puerto de Cartagena a lo largo del siglo XVIII: una propuesta metodológica para el análisis arquitectónico del patrimonio construido*.

PÉREZ-CRESPO MUÑOZ, M. T. (1992): *El arsenal de Cartagena en el siglo XVIII*. Madrid. Editorial Naval.

RAMÍREZ GABARRÚS, M. (1987): *La construcción naval militar española, 1730-1980. La Empresa Nacional Bazán y sus antecedentes históricos*. S. l. Empresa Nacional Bazán.

RODA ALCANTUD, C. (2008): *Historia e ingeniería en el siglo XIX, vanguardia de la industria naval en el Mediterráneo Occidental: el arsenal de Cartagena*. Ayuntamiento de Cartagena. Universidad Politécnica de Cartagena.

RODRÍGUEZ DE LAS HERAS PÉREZ, A. (2009): «Metodología para el análisis de la fotografía história». *Espacio, tiempo y forma. Serie V, Historia Contemporánea*, n.º 21, pp. 19-35.

WANDOSELL FERNÁNDEZ DE BOBADILLA, G. (2015): «La construcción del dique seco del Arsenal de Cartagena a finales del xix: una necesidad militar, económica y social». *Murgetana*, n.º 132, pp. 51-72.

Tempus fugit. Los patrulleros de altura *Cazadora* y *Vencedora* decapitados durante el desarme, noviembre de 2018. (Foto: Luis Perales Garat).