

La ciudad prohibida

Escrito por José Luis Sánchez. 18 de mayo de 2017.

A veces nos encontramos con tesoros tan grandes delante de nuestros ojos que no somos capaces de ver. Algo así ocurre con nuestro Arsenal. Ese muro con una puerta que tiene tres ojos, sobre la que hay una torre de planta cuadrada, y en cada cara de la torre una esfera de reloj y rematándolo todo bajo una veleta, un campanario con una campana ya ronca de mil Levantes sufridos.

Aunque realmente el Arsenal no es solo eso, no es muro, no es “La ciudad prohibida”. Se trata realmente de un complejo industrial de primer orden a nivel nacional, construido en el siglo XVIII, y que tenía todo lo necesario para la construcción y mantenimiento de buques de la Armada del Rey, además de servir como base para estos.

Existen dos arsenales más de la Marina en España; el de Cádiz y el de El Ferrol, ambos arsenales están declarados como BIC, Bien de Interés Cultural, con el más alto grado de protección que esto le debe garantizar. Sin embargo, incomprensiblemente el arsenal cartagenero no disfruta de ese estatus, a pesar del trabajo de años de asociaciones de defensa del Patrimonio reivindicando, y demostrando que este debe ser el estatus de este conjunto monumental.

Con el paso del tiempo, Defensa apostó por reforzar la presencia de buques y dotaciones en los otros dos arsenales, dejando al de Cartagena un poco al ralentí. Sin embargo nuestro Arsenal, a pesar de estar un poco olvidada de los planes de defensa, puede prestar un servicio de gran importancia a nuestra Marina y por extensión a nuestro país.

La Marina española es tradición e historia, es parte y debe ser parte viva de España. Mientras los otros dos arsenales guardan la mayoría de los barcos y las tripulaciones, el Arsenal de Cartagena podría ser el encargado de guardar la memoria de la Marina, y de transmitir sus valores a futuras generaciones.

Y no solamente la historia de nuestra Marina es digna y merecedora de ser recordada y compartida por todos, sino que la de nuestro Arsenal también debe ser propiedad del acervo cultural común de todos. Porque mientras los otros dos arsenales, por motivos estratégicos han de ser recintos casi herméticos, donde depositamos nuestra confianza en ellos para nuestra seguridad. El de Cartagena tiene la oportunidad de abrirse al pueblo, de compartir con toda España qué es la Marina española, de acercar aún más si cabe el pueblo a sus fuerzas armadas.

Parece ser que el expediente para la declaración del Arsenal como BIC está en algún lugar de algún ministerio en Madrid. Bueno sería que alguno de los representantes de nuestra tierra en el congreso de los Diputados preguntase por donde está ese expediente y para cuando lo veremos. Ya de paso, ¿Por qué no proponer un uso más abierto de las instalaciones de nuestro Arsenal?

Las obras de la construcción del Arsenal supusieron un alarde de ingeniería digno de conocer y reconocer. Comenzaron los trabajos en 1731 con el desvío de dos ramblas, la del Saladillo y la Benipila antes de su desembocadura en la bahía, llevándolas al Mar Menor la primera y la de Benipila mediante la fabricación de un canal de 1700 metros de largo y 65 de ancho hasta el poblado de la Algameca Chica. Así mismo se excavará una dársena de 550 por 318 metros y un calado de 9.5 metros. Requerirá la excavación de profundas zanjas que se debían mantener secas mediante bombas manuales accionadas con el trabajo de los esclavos y penados.

La ciudad prohibida

Escrito por José Luis Sánchez. 18 de mayo de 2017.

Después de clavar puntales en el fondo de la zanja, se levantaba desde lo que sería el fondo de la dársena, con grandes piedras de sillería el muro del cantil del muelle, acabado de esta manera el contorno de la dársena solo quedaba dragarla hasta los 9.5 metros de profundidad.

Aún a media construcción del Arsenal, se bota en su astillero su primer navío en 1753, el Septentrión, que en 1783 quedaría varado en un arenal cerca de Málaga y allí mismo desguazado.

Un año antes, en 1782 después de 33 años y medio terminan las obras de construcción del Arsenal con un coste de 112.284.648,12 maravedíes.

El impulso que dio a la ciudad fue enorme, convirtiendo Cartagena en la única ciudad industrializada de la Región durante muchas décadas. Además dada la importancia del Arsenal en 1863 se conecta via férrea la capital del reino y Cartagena.

Vital fue también la importancia de este complejo para que en 1915 Se apruebe en el Congreso de los Diputados el plan de Bases Navales en el que se acuerda suministrar de agua potable al Arsenal de Cartagena. Aunque tardaría algunos años en verse hecho realidad. Dos hechos fundamentales para el progreso no solo de la ciudad y la región sino para provincias limítrofes.

La ciudad prohibida

Escrito por José Luis Sánchez. 18 de mayo de 2017.

En cuanto a la Historia, y es a la Historia de España a la que quiero referirme, nuestro arsenal, y toda la ciudad, fue clave en la Guerra de Independencia, dado que nunca pudieron entrar los franceses, fue punto de desembarco de tropas aliadas, además de auténtico arsenal del reino, suministrando armas, soldados y municiones a muchos puntos de nuestra geografía.

En 1870 parte una escuadra para recoger y traer a España al nuevo rey, Amadeo de Saboya, que pisaría tierra española por primera vez en el Arsenal.

Años después fue otro rey el que salió de España por el Arsenal, Alfonso XIII, que partió en 1931 al exilio para regresar sus restos mortales en 1980, también por el Arsenal.

En cuanto a “nuestra guerra” ¿habría llegado a suceder de haberse sumado el Arsenal y la flota surta en su dársena al levantamiento? Diarios de la época y más tarde el presidente del Consejo de ministros de la República Diego Martínez Barrio, reconocieron que Cartagena había salvado a la República. Al menos en el primer momento, en julio de 1936.

Luego el Arsenal vio de todo... Pero eso son otras historias.

La ciudad prohibida

Escrito por José Luis Sánchez. 18 de mayo de 2017.
