

# PLAN DE DEFENSA DEL PUERTO DE CARTAGENA (1700 - 1760) \*

por AMPARO MARZAL MARTINEZ

Licenciada en Historia del Arte  
Premio «Virgen del Carmen» 1976

## *Antecedentes*

No es difícil encontrar algunas noticias sobre la primitiva fortificación de Cartagena en la época de los Austrias.

Son tiempos florecientes para la pequeña población mediterránea, que vive con los productos de su campo y el comercio que su puerto le facilita.

Ocupaba además una posición privilegiada, cerca de las costas africanas y de la vecina Italia. Esta cercanía respecto del Africa fue lo que determinó fundamentalmente la fortificación de la ciudad. Por el temor de los corsarios se decide en 1570 circundarla de una muralla que incluía los cerrillos del Molinete y Concepción, obra en la que participan figuras de la talla de J. B. Antonelli y el Fratrín, bajo la dirección de Vespasiano Gonzaga. El núcleo principal era el castillo, en el cerro de la Concepción, frente al puerto, que defendía la entrada por mar de la ciudad.

Tenía entonces Cartagena aproximadamente unos 1.500 habitantes, y la idea del rey no se refiere solamente a la defensa de la ciudad, sino también a la mejora de lo que es principal modo de vida de aquéllos, junto con la agricultura: el puerto, centro del comercio de toda la zona. Se construyen unos muelles que ayuden al tráfico de mercancías.

Felipe II le dedicó una especial atención: en su ensenada, tan resguardada y bien protegida por obra de la Naturaleza, podían tener cobijo sus embarcaciones. Es nombrada Departamento General de las Galeras de

---

\* En el anterior número de esta Revista, tuve ocasión de publicar parte de un trabajo que realicé como tesis de licenciatura, presentada en la Universidad Complutense de Madrid. Recogía en él el núcleo esencial de aquel estudio. Sin embargo, he visto con cierta tristeza que parte del trabajo quedaba inédito, de forma que lo publicado quedaba también sin unos antecedentes que ayudasen a comprender mejor las construcciones militares del siglo XVIII en Cartagena. Así, con la oportunidad de publicar este nuevo trabajo, he volcado mi esfuerzo en mejorar y ampliar lo que ya tenían, correspondiente a la primera mitad del XVIII en Cartagena, y se lo ofrezco ahora al lector, rogando disculpe esta, en cierto modo, inversión cronológica.

S. M.; éstas ocupaban uno de los lados de la pequeña bahía, al resguardo de los vientos de la travesía del puerto.

Sin embargo, poco a poco se sufre un progresivo descenso de la vitalidad de la población: las epidemias, las incursiones de los corsarios argelinos, ante cuyos ataques las murallas van haciéndose insuficientes y se verán pronto arruinadas, el decaimiento económico, provocan un movimiento de emigración hacia el interior, a ocupar las tierras de los moriscos expulsados.

A pesar de ello, como las Galeras del Rey se acogen en el puerto, se atiende en lo posible a su defensa. Cartagena no está en absoluto protegida, ya que ni hay guarnición suficiente en ella, ni el castillo ni las murallas están en condiciones de aguantar un ataque. Dice el ingeniero alférez Carrillo, en un informe hecho al gobernador de la plaza en 1636, que la plaza consta de un recinto de siete baluartes, con sus casamatas desmontadas y un castillo de 17 torres y cubos, con una torre muy grande, el macho central, que hay que hacer de nuevo (1).

Durante el siglo XVII se trabaja sobre todo en continuas mejoras de las murallas y el castillo, y en proyectos para las baterías que han de defender la boca del puerto. En los documentos recogidos por Aparici en Simancas, hay numerosos estados acerca de las ideas aportadas para una mayor defensa de aquél. Interesa, sobre todo, construir unas obras efectivas, pero sin cargar los gastos.

Casi todas las opiniones coinciden en que la mejor solución, la primera en efectividad, sería un fuerte para Trincabotijas por su magnífica situación en la parte exterior del lado izquierdo del puerto. Dominaría la contigua ensenada de Escombreras, en la que con facilidad puede ahora desembarcar la escuadra enemiga, y controlaría con sus fuegos la entrada a la bahía y, desde lejos, la propia ciudad, resguardada a su vez por la artillería del castillo y las murallas, que se reforzarían por la parte del frente de tierra. Se propone para su construcción que las Galeras continúen invernando allí, ya que así su gente podrá trabajar en las obras.

En 1639 se resuelve el perfeccionamiento de lo ya existente, ampliando el foso, aumentando la altura e incluyendo los tres montecillos que rodean a la ciudad por la parte de Levante, con medios baluartes en forma de estrella, capaces para 150 hombres y cuatro piezas de artillería. El castillo será conveniente hacerlo de nuevo, más pequeño (2).

El gran temor de estas gentes es la entrada y desembarco de la armada enemiga, que se habría de encontrar con una ciudad sin gente preparada, con una población de extranjeros y moros que podrían ayudar al enemigo en su ataque, y sin artillería; es fácil comprender su urgencia por ponerse a cubierto de estos peligros. Pero hay muchas cosas que abarcar,

(1) Consulta del Consejo de 17 de julio y expediente suscitado por su gobernador sobre sus fortificaciones con los informes de los ingenieros J. A. Castillo y Marco Antonio Gandolfo. Cartagena, 1636. Servicio Histórico Militar. Colección de documentos copiados de Simancas por Aparici. Tomo XX.

(2) Resumen de lo resuelto en la fortificación de la ciudad. Cartagena, 1639. Servicio Histórico Militar. Colección Aparici. Tomo XX.

y pocos medios. Esta última razón es lo que determina el que los ingenieros no puedan ser más ambiciosos.

### *Cartagena en el siglo XVIII*

Esta población mediterránea poseía desde antiguo fama como sede de un pequeño astillero y de fábricas de pólvora y pertrechos de guerra. La actividad básica de la ciudad era, sin embargo, la agricultura, acompañada de lo que la Naturaleza le facilitaba: el comercio y la navegación.

El terreno agrícola se extendía al norte de la ciudad, en «un llano de 12 leguas cuadradas, conocido con el nombre de Campo de Cartagena, y también por lo pingüe de sus tierras, pero tan escaso del beneficio de las lluvias y acequias de regadío, que resultan muy inciertas las cosechas» (3).

A pesar de la escasez de las aguas, mucha gente trabaja en el campo; además del trigo y la cebada, hay viñedos que dan un rico vino para la venta, y una serie de plantas que no precisan excesivos cuidados, como el esparto, Campus Espartharum se le llamaba en época romana a este terreno, y la barrilla, especie de cuyas cenizas se obtiene carbonato sódico y que es muy corriente por las zonas mediterráneas.

Hay que aprovechar también las posibilidades que la Naturaleza ofrece, como el puerto, que puede ser origen de un rico comercio.

Un desconocido viajero que recomendaba al Gobierno la construcción de un puerto en Cartagena (4), nos recuerda lo interesante que sería esta obra, ya que muchos productos podrían así canalizarse por medio del comercio que aquél permitiría.

Por ejemplo, la lana que se trae del interior podría muy bien ser cambiada por otros productos extranjeros; en Cartagena hay una sola casa que se ocupa de ello: el aumento y la regularización de las ventas haría necesario que surgieran algunas más, y con fondos más abundantes.

Otro producto con el que se comerciaría fácilmente sería la seda, de larga tradición en las huertas levantinas y que, en los días que escribe nuestro visitante, se encuentra embargada por no hacer sus dueños dinero en ella ni poder despacharla. En 1778, Espinalt (5) nos dice que Cartagena tenía un principalísimo comercio de fina seda, «que prové a la mayor parte de España y enriquece a sus naturales».

También se puede comerciar con las barrillas del reino, abundantes y ricas, y con el vino, el esparto y el atún.

La construcción del puerto es, por tanto, una magnífica medida para levantar a la población de su postración, ya que supone no sólo el des-

(3) MARTÍN ZERMEÑO, PEDRO: «Extracto de noticias Correspondientes a Cartagena desde su fundación...». Cartagena, 30-4-1766. A.G.S., Guerra Moderna, leg. 3484.

(4) Descripción militar, geográfica, política y mercantil de los reinos de Valencia y Murcia, hecha por el ingeniero don Antonio Montañú de la Perille. S.H.M. Ms. 3845.

(5) ESPINALT Y GARCÍA, BERNARDO: *Atlante Español*. Tomo I, Reino de Murcia. Madrid, 1778.

arrollo de una actividad marinera y comercial, sino también el fomento de otras actividades que sin esta salida para sus productos, fácilmente perecerían.

El mismo Espinalt habla de su vida agrícola a fines de siglo: «... sus campos son fértiles en Trigo y Vino; abunda en Pesca, Ganados, Caza y Frutas de todas clases; y es su clima tan templado que cría Rosas en el Invierno, y se coge fruto para muchos años, quando llueve, ayudada de muchos ríos y fuentes, que hacen este territorio muy ameno, y se puede decir que logra una continua primavera.

Por qualesquier parte que se salga al campo, se encuentra una llanura de siete, cinco, cuatro y tres leguas, uniéndose el campo de esta ciudad con el de Murcia: está poblado de Huertos, Viñas, Arboles y muchas caserías y Poblaciones, de modo que en el campo de Cartagena hay dos mil y trescientos Vecinos, todos con sus casas, siendo rara la que se halla sin Huerto» (6).

La vida sin ánimo que la ciudad ha llevado en el siglo XVII, empieza de esta manera a rebrotar en el siguiente.

Igual que la construcción del puerto ha supuesto el desarrollo y la revitalización del comercio, industria y agricultura, el número de la población va a aumentar a la par, debido a una serie de hechos.

Cartagena ha sido nombrada Departamento Marítimos en 1728; a raíz de ello se comienzan una serie de obras que le van a dar nueva vida: el puerto, arsenal y defensas.

En ellas trabajan sobre todo, moros y esclavos de las galeras, prisioneros de guerra, pero no bastan para acudir a todas las necesidades. La mano de obra es escasa, por las propias construcciones y por todo el aparato que se ha de montar a su alrededor. Empiezan a acudir gentes de los lugares vecinos, y el éxodo que en el siglo anterior había supuesto la despoblación de la ciudad, se produce ahora de signo contrario y con saldo positivo para ella.

Con este incremento de la población, empieza la rehabilitación de viviendas para los nuevos vecinos. Al mediar el siglo la ciudad se extiende más allá de sus primitivas murallas, y la construcción de las casas se hace sobre todo en los barrios, que son los que ahora se amplían: Santa Lucía, San Antón, Quitapellejos...

De los últimos años del siglo hemos encontrado numerosas relaciones de las obras de viviendas que se construyen por esas fechas en los extramuros. Como ya están casi terminadas las obras de fortificación, se ha de tener cuidado en que las casas no estén demasiado cerca de ellas, y en 1.500 metros se establece el límite de proximidad. Se piden los permisos para la construcción a don Baltasar Ricaud, que es entonces ingeniero director de los reinos de Valencia y Murcia (7).

El aumento de vecindario tuvo un efecto negativo para una ciudad pequeña y poco organizada hasta el presente como Cartagena: las condi-

(6) *Ibidem.*

(7) Archivo General de Simancas, Guerra Moderna, leg. 5890.

ciones higiénicas empeoran; se hallaban las calles en estado de suciedad casi permanente, atrayendo por ello con más facilidad las fiebres tercianas a que tan propicia era Cartagena por la proximidad del Almarjal. El 3 de enero de 1707 se da lectura en el Cabildo a una carta del obispo en que se aconseja que para alivio de las enfermedades, se limpien las calles, sacando de ellas los animales muertos allí arrojados, y otras medidas para la preservación de la salud (8). En 1755 se propone el empedrado de las mismas, que hasta ahora en muy corto número estaban bien pavimentadas (9).

Finalmente hemos de reseñar que el avance experimentado por la ciudad durante el siglo XVIII, afectó también al campo de las letras. Un hecho importante es la publicación, a partir de 1786, del *Semanario literario y curioso de Cartagena*, que siguiendo la moda de la prensa periódica tan extendida en Francia y en toda España, difunde semanalmente una serie de artículos sobre temas científicos y humanidades (10).

Tres han sido los lugares elegidos como base de los grandes arsenales que van a construirse en el siglo XVIII: Ferrol, Cádiz y Cartagena. En los casos en que el puerto no esté preparado, habrá que comenzarse por ponerlo a punto para recibir obra tan importante.

Ese es el caso de Cartagena. Las primeras noticias que hemos encontrado respecto a la construcción del puerto en el siglo XVIII se refieren al ingeniero director del reino de Murcia, don Luis de Viller Langot, que presenta un proyecto para una dársena en las inmediaciones del monte de las Galeras. Suyo es también un plano general del puerto que permite apreciar cómo se encontraba la ciudad antes de las grandes obras del siglo XVIII (11).

Hacia 1721 se proyecta un malecón para desviar las aguas que venían de las ramblas de Benipila y Saladillo, de forma que en vez de desaguar directamente al puerto, frente a la ciudad, corrieran en un nuevo cauce hacia la Algameca Menor, pequeña ensenada en la costa de Levante. Pero la fuerza de las aguas era tal, que consigue romperlo varias veces, por lo que se piensa, diez años más tarde, en dividir las corrientes. La del Saladillo desaguará hacia el Mar Menor, y la de Benipila hacia la Algameca. Se hacen también algunos almacenes para uso de las galeras y navíos reales.

Más adelante, por Real Orden de 13 de junio de 1731, se aprueba el proyecto definitivo para el puerto, obra de don Alejandro de Rez, del

(8) MARTÍNEZ RIZO, ISIDORO: *Fechos y fechas de Cartagena*, Cartagena, 1894. Vid. también BOSQUE MAUREL, JOAQUÍN: *Cartagena, notas de geografía urbana*. Revista «Estudios Geográficos», noviembre 1949.

(9) A.A. C.C. Ayuntamiento de Cartagena.

(10) RODRÍGUEZ CÁNOVAS, J.: *Díaz y Gentes, Cartagena en el último tercio del siglo XVIII, según el primer periódico cartagenero*. Cartagena, s. a.

(11) «Plan de una dársena propuesta cerca de la capilla de las Galeras», por don Luis de Viller Langot, 1716. Del mismo autor y año, «Plano del puerto y bahía de Cartagena», Servicio Geográfico del Ejército, Sección de Murcia.

que sabemos que en 1728 está en la ciudad para hacerlo (12). Era este ingeniero director de las obras de Cataluña, uno de los que habían venido de Flandes con Verboom, y que por aquellas fechas estaba ocupado en las obras de la ciudadela de Barcelona. Realizó obras muy importantes en el Principado. A su disposición se ponen en Cartagena 450 esclavos moros para las obras.

Estas comienzan por la construcción de unos almacenes para el desarme de navíos. En 1733 se empiezan los cimientos del muelle de la dársena. El proyecto consistía en preparar para las embarcaciones toda la costa norte del puerto, desde la bolsa donde luego se haría el Arsenal hasta el Batel. Una serie de obras previas a este último se construyen también: talleres de herrería, cordelería y muchas casas y oficinas.

Vendrá por entonces a Cartagena otro de los ingenieros llegados con Verboom, don Antonio Montañú de la Perille, que presenta un proyecto de puerto y muralla, en el que incluye, además de los andenes de aquél y de unos reductos en el cabezo de los Moros y Molinete, una serie de cuarteles para alojar a la guarnición, que no se harán hasta más adelante (13).

Podemos hacer, por último, referencia a un nuevo ingeniero militar, don Sebastián Feringán y Cortés, que viene a trabajar a Cartagena como segundo en las obras, pero que va a ser el alma de ellas, y algo más adelante, el autor del proyecto del Arsenal. Desde entonces fija su residencia en la ciudad, ocupándose de numerosas obras en toda la provincia.

Según nos dice Pablo de Alzola (14), en los veinte años que duró la construcción del puerto, de 1731 a 1751, se libraron por el Tesoro un total de 3.906.085 reales para sus obras, y hasta 1758 se gastaron cinco millones más en los diques de carena. La razón de tan amplias concesiones era que no se hacía entonces distinción entre los muelles de la marina de guerra y el muelle comercial, formando todo ello un sólo proyecto costado por el Estado. El carácter militar de las obras era lo que hacía que no se reparara en gastos.

La configuración natural del puerto de Cartagena acompañaba a la realización de una gran dársena para la construcción de barcos.

En una descripción de los reinos de Valencia y Murcia, que no va fechada ni firmada, el autor nos señala que «para que las galeras estén a cubierto en su puerto, hace falta que dos pontones estén trabajando para mantener el fondo suficiente para que queden flotando, lo que sucesivamente con más dificultad se logrará, cegándose casi completamente. La importancia de este paraje, el único en toda la costa del Mediterráneo donde se puede hacer un semejante cuerpo, merecía bien alguna resolución

(12) «D. J. Patiño acusa recibo a D. J. J. Serena de su comunicación de la llegada de los ingenieros Alejandro de Rez y otros dos que harán el proyecto de construcción del Arsenal» 6-11-1728. Col. Guillén XXXVIII, doc. 44, fol. 126-127. Ms. 1240. Museo Naval.

(13) «Breve descripción de Cartagena», por don Antonio Montañú de la Perille, s. a. S.H.M., doc. 4-4-5-4. Los planos correspondientes están en el Servicio Geográfico del Ejército.

(14) ALZOLA, PABLO DE: *Las obras públicas en España*. Bilbao, 1899.

de Su Majestad, y una obra para tener allí galeras y navíos, y también se podrían construir» (15).

A la derecha de la ciudad existía una entrada del mar, en la llamada bolsa o saco del puerto, que se adentra hacia tierra formando una pequeña bahía, en forma casi rectangular, y que parecía milagrosamente dibujada para un proyecto de esta categoría. La bahía se comunicaba por su parte más interior a la tierra, con el Almarjal, zona un poco rehundida que se hallaba ocupada por aguas estancadas y cenagosas; aunque se habían hecho canales para alejar de allí las crecidas ocasionales de las ramblas de Beni-Pila y Saladillo, el problema del Almarjal no había sido solucionado y constituía un foco permanente de infecciones para la ciudad. Si vamos rastreando la historia de Cartagena, las aguas del Almarjal aparecen en muchos capítulos, ya que aquel continuo problema se intentó solucionar en varias ocasiones, y la preocupación que suponía se mantuvo constante. De hecho, no obtendrá una definitiva conclusión hasta los últimos años del siglo XIX, con el Plan de Ensanche y Saneamiento de la ciudad.

El proyecto del nuevo arsenal de Cartagena fue obra meditada, en cuya discusión tuvieron parte distinguidos jefes de Marina. Así, nos dice Martínez Rizo: «En marzo de 1746, el ministro de Marina autoriza al general de la Armada, Marqués de la Victoria, para que examine los planos presentados por el ingeniero Feringán, sobre la construcción del arsenal de Cartagena» (16).

El marqués de la Victoria proponía que en vez de ocupar la dársena del arsenal solamente la «bolsa», se ampliara la obra al Almarjal, con lo que se obtendría una ensenada grandiosa, capaz de alojar más de 50 navíos de línea y cientos de buques mercantes. Este proyecto, además de ofrecer el más completo arsenal del mundo, serviría para librar a la ciudad de las perniciosas aguas del lugar.

Su plan no llegó a realizarse. El 1 de julio de 1749 aprueba Fernando VI el comienzo de las obras según el proyecto de Feringán, aunque con algunas modificaciones.

Nos cuenta Francisco Javier Sánchez Taramas (17), en un apéndice de su traducción del libro de Müller, que Feringán conoció la necesidad de unos diques de carenar en seco, pero no se atrevía a proponerlos a la superioridad hasta que la obra de los muelles le diera seguridad sobre la calidad del terreno y del sitio más conveniente para establecerlos, y porque Francia, habiéndolos querido hacer en Tolón, no lo puso en práctica, pensando quizá que esta clase de obras sólo podían hacerse en los puertos que sufrieran el efecto de las mareas, lo mismo que se alegaba en Venecia, en cuyo arsenal no se habían construido. Era la misma opinión,

(15) Cfr. nota 4.

(16) MARTÍNEZ RIZO, *op. cit.*

(17) MÜLLER, JUAN: *Tratado de Fortificación o arte de construir los edificios militares y civiles*. Traducido y anotado por FRANCISCO JAVIER SÁNCHEZ TARAMAS. Barcelona, 1769. En su apéndice incluye un escrito de Feringán sobre el método observado en la realización de los diques del Arsenal de Cartagena.

continúa Sánchez Taramas, que mantenía Belidor en su *Architecture Hydraulique*, publicada en 1753, en la que decía que en los puertos mediterráneos sólo tienen buena aplicación los diques para carenar y construir galeras, y no navíos de línea. Sin embargo el rey, que no quería dejar sin las ventajas de estos diques a Cartagena, pidió opinión en 1750 a Jorge Juan, que pasó a Cartagena para convenir con Feringán el mejor lugar para establecerlos. Propuso un dique, al que el segundo encontró algunos reparos, que comunicó a la Corte junto con su proyecto en 1752. Su Majestad aprobó el de Jorge Juan, encargándole a Feringán la realización, lo que consiguió superando todas las dificultades.

Constaba el arsenal de «además de la cerca y puertas, dos muelles, dos diques para carenas —uno para embarcaciones de gran tonelaje y otro para las menores—, un gran pabellón para cuarteles, 48 almacenes, cinco navas para arboladuras, dos para cordelería, así como de una serie de edificios para fraguas, parque de Artillería, sala de armas, otra para asambleas, tenedurías generales, oficinas, biblioteca, pabellones de la puerta principal y cuerpo de guardia, y una torre que presidía el conjunto» (18). La total conclusión de las obras será en 1782, librándose en total a cuenta de la Real Hacienda 112 millones de reales de vellón. Feringán se encargó de la dirección de las obras hasta el año de su muerte en 1762, en cuya fecha vino a sustituirle don Mateo Vodopich, encargado de continuar el proyecto de su antecesor.

### *La defensa del puerto*

La batería de Tricabotijas es al comenzar el siglo, con las murallas y el castillo de la ciudad, la parte más importante, y casi la única (otros pequeños reductos de escasa importancia y semiderruidos existen a los lados del puerto) de que consta Cartagena para defenderse.

Pero estas construcciones son prácticamente ineficaces para llevar a cabo una defensa efectiva; y no es éste precisamente un momento pacífico. La guerra se está preparando, los ejércitos franceses empiezan a acudir en gran número para ayudar a los españoles en la lucha contra los seguidores del archiduque de Austria, ya que España se encuentra en tristes condiciones defensivas.

Sigamos los libros de Cabildo para ver en qué situación se halla Cartagena en estos momentos, y cómo se desenvuelve en los primeros años del siglo.

La primera noticia que encontramos es del 19 de septiembre de 1702. Los reunidos se manifiestan temerosos de «... las armadas enemigas que se hallan en la vía de Cádiz, y se dice además haver pasado dicha escuadra de veinte vajeles estos mares y que para la defensa del puerto a

(18) BETHENCOURT, ANTONIO DE: *El Escorial y la construcción del Arsenal de Cartagena por don Sebastián Feringán*. «Boletín del Seminario de Arte y Arqueología». Valladolid, 1968.

de ser presiso la concurrencia de milicias y cavallería, y poner otras defensas a que no se a podido dar providencia por la falta de medio...». Así lo escriben y comunican el obispo de la ciudad para que les socorra (19).

En efecto, se han tenido noticias de que avanzan los ingleses sobre otros puertos, y se teme que lo intenten sobre Cartagena. Ante la urgente necesidad de una buena defensa se hace un llamamiento a toda la ciudad para que asista en la medida de sus posibilidades, y a los capitulares para que ofrezcan todos los medios que puedan encontrar. De todo ello se manda habitualmente informe al rey.

Cuatro días después, el Ayuntamiento, por la propuesta de don Bernardo de Argote, gobernador general de galeras, acuerda edificar el fuerte de la Podadera «... fuera del puerto de esta ciudad en que se pueda poner alguna artillería para embarazar en caso de que bagen estos mares algunos vageles de la armada enemiga y zerrar el que puedan lograr alguna invadir esta ciudad y apropiarse ante dicho puerto». Para su efecto se manda publicar en voz de pregonero el arrendamiento de 1.500 fanegas de tierra en el Rincón de San Ginés durante el plazo de diez años a pagar al contado. Después quedará reducido el arrendamiento a 1.000 fanegas o 50 suertes (20).

La Podadera es la batería que ha de cruzar sus fuegos con la de Trincabotijas, situada en el extremo contrario a ésta, es decir, en la parte más avanzada hacia el mar por el lado de Poniente.

No es solamente necesario construir nuevas defensas, sino que hace falta reparar las existentes. El castillo, que data de la época de Felipe II, como las murallas, se encuentra en pésimo estado, desgastado por el paso de los años que no ha soportado su débil construcción, siendo además insuficientes para una defensa seria de la plaza. El mismo día en que se veía la necesidad de reunir fondos para guarnecer y fortificar la ciudad, el castellano don Julio Rodríguez de la Iguera, hace igualmente un llamamiento a los ministros de la Armada, gobernador de la ciudad y pueblo para que se reparen las defensas del castillo y se le pertreche de lo necesario.

Continúan a la vez las obras de la Podadera: en los primeros días de 1703 se pide que se adelante en lo posible por la estación que se avecina, la obra del fuerte que se está construyendo a expensas de la ciudad, en el sitio de la Podadera y de la punta de Levante «que son los dos que de horden de su Magestad deligneó por los más importantes para la defensa desta plaza el Ingeniero Hércules Fosseti» (21). Al mismo tiempo, «que se sieguen los desembarcaderos de las Algamecas, y se execute alguna defensa en el de Escombreras, con las demás prebenciones y reparos que se hacen precisos para la defensa desta Plaza, no teniendo (la ciudad) más medios y posibilidades que desearía así para perfeccionar el fuerte que tiene

(19) A.A. C.C. Ayuntamiento de Cartagena, 19-9-1702.

(20) A.A. C.C. Ayuntamiento de Cartagena, 23-9-1702.

(21) A.A. C.C. Ayuntamiento de Cartagena, 30-1-1703.

dado principio, y que se execute éste». Por ello se envía a la corte a don Luis Panes, como delegado del Común, para que plantee estas solicitudes ante el rey.

Las previsiones hechas en el momento en que se aprobó la idea de construir la Podadera, referentes al arrendamiento de los baldíos del Rincón de San Ginés no habían tenido efecto, pues no aparecen vecinos interesados en ellas. También se ha sacado a concurso el matadero local para con su beneficio, ayudar a las obras y no hay todavía nadie que se encargue de él.

Se hace mientras tanto una lista de los materiales que se han de proveer para las obras, y en 13 de marzo de 1703 se da una Real Cédula por la que se concede la mitad del arbitrio sobre la pólvora para la Podadera y demás fortificaciones (un real por quintal de barrilla y sosa embarcados en el puerto).

Otra Real Cédula, en contestación a la embajada de Panes, y que se conserva, como la anterior, en el Libro de Cabildos correspondiente a 1703, se escribe en Madrid el 12 de mayo de dicho año. En ella el rey agradece a la ciudad el haberse encargado de las obras de la Podadera y de la casa de la pólvora, y mantiene los arbitrios consignados para ellas. Conviene el rey en que lo más urgente es el fuerte y reitera sus parabienes a la ciudad por mantenerlo puntualmente informado y con tanta prudencia esperar sus órdenes para emprender cualquier proyecto.

La casa de la pólvora a la que se refiere dicha cédula se había terminado recientemente. El rey había prevenido para ella, en veinte años, el impuesto de un real por quintal de barrilla o sosa, previniendo que el sobrante que pudiera resultar se invirtiese en la limpia del puerto. La mitad de dicho impuesto había sido después adjudicado a las obras de fortificación.

En 1705 se siguen las obras de defensa del puerto, y en el cabildo del 10 de enero se dice que se pidan al gobernador de las reales galeras 30 moros para ayudar a su continuación.

Hay muchas cosas que atender: el muelle principal de la ciudad se está hundiendo (22), y se preveen reconocimientos. Las aguas que del Almarjal van al puerto lo ensucian mucho, así como al propio canal por el que transcurren. Se pide que se limpie este desagüe (23).

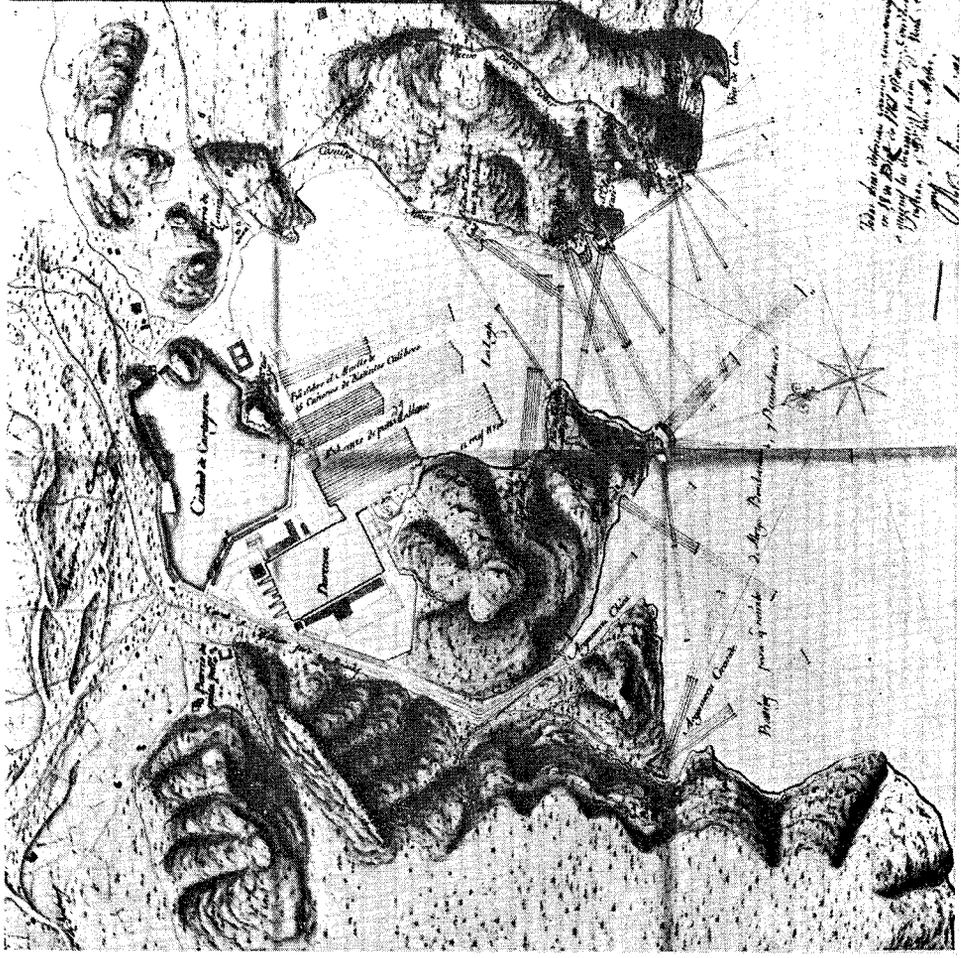
Mientras poco a poco se va atendiendo a tantos problemas, la guerra se ha hecho realidad, y además ocupa el Mediterráneo, tiene carácter naval. Fácil es imaginar el temor de tantas pequeñas ciudades a lo largo de la costa, desprotegidas y sin defensa ni guarnición alguna, ante las continuas expediciones de los enemigos, y los combates de ambas escuadras.

En el año de la gran expedición anglo-holandesa hacia Cataluña, 1705, el Ayuntamiento pide que del donativo de urgencias de guerra se le den 3.000 ducados para levantar unas tapias de defensa, y el 5 de octubre se hace constar en el Cabildo municipal que no hay en la ciudad más lienzo

(22) A.A. C.C. Ayuntamiento de Cartagena, 30-1-1704.

(23) A.A. C.C. Ayuntamiento de Cartagena, 10-3-1704.

Plano en que se demuestran la  
 Defensas que se han puesto en  
 el Puerto de Cartagena, Comand  
 aciones i Caminos que se han echo  
 de unas à otras para su fácil mu  
 vijo i recorrer q' convenga luego de  
 q' Corcacion, y solo terrian unas co  
 das impracticables.



A. Puerto de San Felipe B. Puerto de San Felipe  
 C. Puerto de San Felipe D. Puerto de San Felipe  
 E. Puerto de San Felipe

Este plano fue levantado por el Sr. Don Juan de los Rios y el Sr. Don Juan de los Rios en el año de 1766.

Plano de la Plaza de Cartagena. (Pedro Martín Cermeno, 1766.)



de muralla que el que da frente al puerto, y el resto, absolutamente desprotegido.

Se les va negando la prestación, oprimido el Erario Real por las continuas necesidades y, abrumado igualmente el ánimo de los ciudadanos que se ven fácil presa de los enemigos, se acuerda finalmente en una sesión capitular que toda vez que el rey ha negado toda clase de recursos para levantar las derruidas murallas de la ciudad y siendo urgente ponerlas en estado de defensa, se pide al vecindario con qué poder hacer unas tapias que cerquen su recinto, «... para que graciosamente dieran las cantidades que quisieran para amurarlar el recinto desta ciudad por hallarse auerto para la defensa contra el enemigo común» (24). Los trabajos están a cargo de los forzados y moros de las reales galeras.

A pesar de todas estas medidas, Cartagena caerá en poder de los ingleses en junio de 1706, quienes la ocuparán hasta septiembre de 1708. Pero la guerra no termina en esta fecha. Los últimos hechos han demostrado que la plaza puede ser tomada con facilidad por los enemigos, dada su escasa protección. Hay que continuar las obras. Por Real Orden se acuerda librar del caudal de confiscaciones 300 ó 400 ducados para proseguir las obras de fortificación del castillo de Cartagena, dedicándose también a ello el derecho de un real por quintal de barrilla, el mismo antes proveído para la Podadera (25).

Las obras no son en vano. Poco después pasan a la vista de la ciudad 24 navíos enemigos rumbo a Levante. Parece que envían dos lanchas hacia la isla de Escombreras, la pequeña ensenada de la izquierda del puerto; sin embargo, los fuegos de Trincabotijas los hacen huir. Como se había dado la voz de alarma, van llegando las milicias de los pueblos de alrededor, pero ya que el peligro parece haber pasado, se escoge de aquéllas 500 hombres, licenciando a los demás (26).

Lo más difícil es que el Ayuntamiento no tiene fondos con qué acudir a las obras que se hacen necesarias. Este problema acosa a la ciudad durante largo tiempo. Los vecinos son pobres y van cargados de impuestos, que casi no pueden soportar en su miseria. Las mentes de los caballeros del Cabildo se aguzan para ver de dónde podrán obtenerse algunos reales que no sean demasiado gravosos al pueblo, ya que el rey una y otra vez les urge a que continúen las obras comenzadas.

Para ilustrar este asunto entresacamos del Libro de Cabildos la siguiente relación: El gobernador de la plaza, Patricio Miret, pide para su castillo el impuesto del real por quintal de sosa además del de la barrilla que tenía concedido, diciendo que ambos se le adjudicaron por Real Orden. Sin embargo, el Ayuntamiento indica al corregidor de la ciudad para que lo diga a S. M., que en el Real Decreto no se expresa que se haya de dar el arbitrio de la sosa al pagador nombrado para las fortificaciones del castillo. Además, que le haga saber también «... la cortedad de propios y

(24) A.A. C.C. Ayuntamiento de Cartagena, 10-1-1706.

(25) A.A. C.C. Ayuntamiento de Cartagena, 28-5-1707.

(26) MARTÍNEZ RIZO, *op. cit.*

medios con que se halla y que éstos no alcanzan a la mitad del año para los gastos presisos que se le ofrecen y an aumentado demás de los de su obligación, como son quarteles, Cuerpos de Guardia, fuertes de la punta, a los quales se les está asistiendo con carbón, azeytes, velas de sebo, Gergones y mantas que sean dado a la guarnición de los quales se está deviendo la mayor parte por la falta de medios para su satisfacción... para que enterado de todo S. M. se digne demandar que este adbitrio de quintal de sosa se aplique y distribuia en todas estas presisiones, pues de otra forma se vera la ciudad presisada a repartirlos entre sus vecinos que le sera de gran dolor por lo aniquilados que se hallan al presente y le fuera mas embarazoso por estar contribuyendo con el donativo voluntario que S. M. tiene pedido». A los pocos días, Grimaldi les contesta que como hace falta concluir esas obras, según lo pedía don Patricio Miret, se provea al castillo también con el real de la sosa (27).

Poco después el rey, como hace falta reparar el muelle, pide a los miembros del Cabildo que piensen de qué lugar se pueden sacar fondos para ello, qué nuevo arbitrio podría imponerse.

La escasez de medios con que socorrer las necesidades de la ciudad tendrá preocupado al Ayuntamiento durante bastantes años. En 14 de febrero de 1710 les concede S. M., en vista de la falta de recursos, la autorización para imponer un cuarto sobre cada libra de carne y de aceite, y otro sobre cada azumbre de vino que se consuma en la ciudad. En 1720, las arcas del Ayuntamiento están exhaustas de nuevo. En este momento otra dificultad se une a la escasez de propios: cuatro años, 1718, 19, 20 y 21, señalados por la falta de cosecha. «La gente come pan de cebada y panizo. Para no repetir las epidemias de 1648, 76 y 79, el Cabildo acuerda pedir al rey que permita la entrada de granos por el puerto sin pago de derechos de aduanas ni alcabalas» (28).

La solución no se les dará hasta más avanzado el siglo, cuando los gastos de las fortificaciones pasen a depender de la Secretaría de Guerra, cargando las cuentas al Estado en vez de a los bolsillos de los vecinos de la ciudad, de los que nunca cupo esperar grandes sumas, pues sus condiciones de vida, aunque en progresiva mejoría, nunca fueron excesivamente boyantes.

Mientras tanto, está también Cartagena ocupada en las obras del puerto y del futuro arsenal, a lo que ya hicimos relación más arriba.

En 1738, don Sebastián Feringán es el Ingeniero Director de las fortificaciones de Cartagena, aunque está trabajando entonces en la Acequia Real del Jarama. En dicho año se da la Real Orden de S. M. para que don Sebastián de la Quadra exponga los medios más convenientes para poner libres de toda invasión los dos puertos de Cartagena y Ferrol.

De Cartagena se dice que son necesarios, ya que las baterías de Trincabotijas y Santa Ana (a la derecha de la bahía), no bastan, un fuerte en Escombreras y otro en la Podadera, en éste ya comenzado el desmonte

(27) A.A. C.C. Ayuntamiento de Cartagena, 30-1-1708 y 28-2-1708.

(28) MARTÍNEZ RIZO, *op. cit.*

en otro tiempo para construirlo, porque defiende además del puerto, las Algamecas, a donde va a parar el canal que se ha hecho. En vista de la falta general de medios se pide que el Ministerio de Hacienda dé providencia de tener a este fin en las tesorerías de las provincias confinantes a la Marina el caudal necesario, con algún aumento para gastos imprevistos (29).

Don Esteban de Panón, que es el Ingeniero en segundo de las obras de la plaza, hace un informe sobre lo mismo en 1739. En él indica que junto a Santa Ana, se está haciendo una batería de 10 cañones, en vez de 16 como se proyectaba; la del Collado del Espalmador (en el lado opuesto, Poniente), de seis solamente, y las de las Algamecas, sólo de pipas y tierra que esté a mano, que así no costarán nada. De esta manera se conseguirán algunas obras necesarias con menos gastos (30).

Al comisario de Guerra, don Pedro Tacón, se le han empezado a librar caudales para las obras que se van a emprender, y el 23 de septiembre se da noticia de que ya está casi hecha la primera batería, y la tercera, aunque éstas, muy poco guardadas.

Panón escribe poco después una carta al marqués de Ustáriz, en la que le informa de cómo van las obras de defensa. «El castillo de Santa Ana R, concluido provisionalmente con tapial y fagina, y el de Navidad H se concluirá mañana y con toda solidez. De las dos baterías de San Isidro Q, la más alta está ya en defensa, esto es, con su parapeto a barbata, y se va trabajando en sus merlones, y esplanada de ladrillo de canto; en la baja Q' se trabaja en su parapeto, y quedará concluida dentro de doze días; las de las Algamecas D están executadas provisionalmente, la del Collado E esta concluida, y la Podadera G, que tiene mas de 90 toesas de excavación en peña tardara mas de tres meses en construirse. La F y la K estan aun sin empezar, ni la T (Uña de Gato) hasta la última resolución de S. M. y saber si en su lugar de vera construirse la X (al mediodía de la ensenada de Escombreras), la qual sera de mas utilidad, por darse la mano con Trincabotijas, en donde se pueden colocar dos morteros. Asi quedara enteramente resguardada esta Baía y Puerto.» Va acompañada de un plano, fechados ambos en Cartagena el 21 de octubre de 1739 (31).

En Santa Ana se han gastado 7.476 reales de vellón, que exceden de lo proyectado.

A fines del 1739, el duque de Montemar, secretario de Guerra, ruega a Panón que le envíe planos detallados, y además parece que le aconseja que se ejecuten con solidez varias de las baterías e igualmente el reducto que se proponc en el Monte de las Galeras para la seguridad de las de su costa, y para impedir el desembarco de las ensenadas de las Algamecas, y que se haga a la mayor urgencia la batería que haya de defender a Escombreras.

Para la construcción de la Podadera manda Panón al ministro de la

(29) A.G.S., sec. G. M., leg. 3712.

(30) *Ibidem.*

(31) *Ibidem.*

Guerra en diciembre del mismo año tres perfiles, para que sea elegido el más conveniente. Uno de ellos consta de un parapeto medio embutido en la peña; el segundo lleva el parapeto totalmente embutido en ella, y en el tercero, el parapeto es todo él postizo, al exterior de ladrillo de dos pies de grueso, y sentado con yeso. Los lados de los merlones los idea de ladrillo de un pie de grueso. Por el interior, de mampostería; las troneras son de sillería y también los ángulos exteriores. El sólido del merlón lo hará de tapial de mayor calidad (32).

Se le aprueba este último, pero a barbata y sólo de una toesa de mampostería de grueso, elevado al uso del cañón únicamente.

Sin embargo, a pesar de la primera idea de que lo más conveniente es hacer el parapeto postizo, el marqués de Caylus, Capitán General del Reino de Valencia, de acuerdo con el propio Panón, piensa que es mejor hacerlo en la misma peña. Aunque sea un trabajo más largo, ha de ser mucho más duradero; así lo piden e indican a Montemar.

De todas formas, como las obras deben estar terminadas para la primavera, se podría hacer una batería baja con parapeto de mampostería, que sería de rápida conclusión.

Mientras se decide cómo ha de ser la construcción, se continúa la explanación del terreno. El 6 de enero de 1740 escribe Panón a Montemar indicándole que las baterías de San Leandro y Podadera se encuentran casi paradas por falta de medios y porque el asentista parece que va a quebrar, y las obras no adelantan. Panón y el comisario de Guerra tenían la intención de cambiarlo por su poco cuidado, pero creen que lo mejor en estos momentos es instarlo a que continúe (33).

Un ingeniero de la Dirección de Valencia, Nicolás Bodin, por estas fechas sale de viaje con objeto de observar los reparos necesarios en la costa; llega a Cartagena, y considera que las escuadras enemigas pueden venir y sólo ser atacadas por 5 ó 6 cañones, tres de Navidad y dos del flanco izquierdo de Santa Ana, por lo que previene de ello al ingeniero en segundo encargado de aquellas obras, para que ponga una segunda batería de cañones a barbata en el flanco alto de Santa Ana, ya que de no haber ésta, se exponen las nuevas de la costa de San Julián. Le recomienda igualmente que se adelante la obra de la Podadera por su buena posición, y que es mejor hacerla perpetua, para lo que le encarga a Panón que haga proyectos y presupuestos. Todo lo cual es comunicado por el propio Bodin al ministro de la Guerra (34).

Cada vez urge más prevenir cualquier ataque, y son muchas las obras que hay que emprender. Parece ser que en estos momentos, dos son los proyectos que más preocupan, y respecto a la manera de resolverlos hay serias dudas.

Uno de ellos es decidir cómo ha de ser la defensa del puerto de Escobreras. Está cubierto por Trincabotijas, pero sólo en parte, y se hace necesaria una batería que lo defienda directamente.

(32) A.G.S., sec. G. M., leg. 3714.

(33) A.G.S., sec. G. M., leg. 3713.

(34) Bodin al duque de Montemar, 16-1-1740. A.G.S., sec. G. M., leg. 3713

Para ésta se ha elegido un paraje llamado Uña de Gato, del lado de Trincabotijas, al este de la ensenada de Escombreras.

Sin embargo, nos dice Panón acerca de su construcción que la batería de Uña de Gato resulta de mucho gasto e infructuoso. No defiende el Puerto ni el de Escombreras, a 900 toesas de distancia del primero, y del segundo, también fuera de tiro, por la forma del terreno, que sólo es capaz para dos piezas. Será siempre alta, costosa y expuesta en el blanco de mampostería que ha de tener. No puede ser cerrada por su gola de ningún modo, y sus almacenes y cuarteles quedan así muy apartados, descubiertos e incommunicados. Trincabotijas no la puede defender con su artillería. Su beneficio no equivale al coste; se propuso como provisional, de menos gasto. Dice que lo mejor sería una al mediodía, paraje que se guarda por sí, defiende el puerto, y su mollage está asistido por Trincabotijas, y defiende a una altura de ocho pies, el puerto de Escombreras. En ella se puede poner un cuartel cerrado y pequeño (35).

Se le contesta que haga rápidamente el plano y proyecto de esa batería cerrada por la gola, y que lo haga llegar por medio del marqués de Caylus, y pase su parecer y el de don Nicolás Bodin, ingeniero en jefe del Reino de Valencia.

Así lo hace Panón, y la idea «en piedra sin tierra, por lo que no puede ser atacada por artillería por ningún lado, y por mar solamente al frente, ya que las montañas de sus espaldas son inaccesibles por mar. Sólo hace falta resguardarla de un golpe de mano, por lo que se pueden evitar los dos baluartes (del proyecto anterior). Estos motivos hacen en el primer proyecto, un sólo baluarte en medio de la cortina que unía al monte para defender con sus dos flancos las dos porciones de dicha cortina, y los laterales de dichas baterías, con las dos caponeras, colocadas en su foso a cubierto del mar. La batería baja fácilmente puede estar enterrada, y barata, por ser piedra blanda, de buen grano, y que de su producto se puede formar la mampostería, y se le pueden poner en el otro lado unas caponeras que flanqueen dicha porción de foso. Las habitaciones, cuarteles, almacenes... se construyen a prueba de bomba, y la plaza de armas, de piedra picada, y los ángulos de los edificios. Los gastos se calculan en 24.000 pesos» (36).

Parece ser que Bodin no está de acuerdo y quiere colocarla en otro lugar más interior, pero Caylus considera más correcta la opinión de Panón, a más del crédito que le merece «por haber servido en la Marina de Francia y aprendido de las maniobras marítimas y mollage de las escuadras, y de lo que las puede embarazar» (37).

Bodin presenta una batería sobre el cerro de Calnegre, más cerca de la plaza, menos dominada, más cerca de Trincabotijas y más barata que la de Panón. Caylus le manda reconocer el lugar, pero se decide inconveniente, pues lo que se necesita es una batería rasante con el fuego de Trincabotijas. La Junta de Fortificación, desde Madrid, considera necesarias las

(35) Panón a Montemar, 23-3-1740. A.G.S., sec. G. M., leg. 3713.

(36) Panón a Montemar, 8-6-1740. A.G.S., sec. G. M., leg. 3713.

(37) A.G.S., G. M., leg. 3713.

dos, Uña de Gato y Capnegre, esta última más fuerte por la parte de tierra para cubrirse de los fuegos que pudieran venir desde las montañas.

Otra de las obras que preocupan en estos momentos es la de la construcción de un reduto en el monte de las Galeras, para lo que ya se han hecho varios proyectos, aunque no hay todavía acuerdo sobre la magnitud con que debe construirse. Se previene a Panón para que de acuerdo con el gobernador de la plaza vea lo que convendría ejecutar para precaver un desembarco por la costa de las Algamecas, y entonces el ingeniero remite un proyecto en el que dispone varios puestos y obras en la montaña de las Galeras. Expone al mismo tiempo que el desembarco por aquel paraje es prácticamente imposible con las obras ya ejecutadas y ocupándose con tropas una serie de puestos en aquella zona —Algameca Menor, dos en Galeras etc.—. Dado el caso de que los enemigos superaran estas fuerzas, no tendrían necesidad de ir a Cartagena por el malecón que bordea el monte de las Galeras, pues podrían marchar por un camino que sale desde la Algameca grande que es muy bueno aunque algo más largo. En ese caso, opina Panón, al menor aviso la infantería y caballería ocuparía aquellas alturas, embarazando el ingreso de cualquier otra tropa.

Bordick, que pertenecía a la Junta General de Fortificación, opinaba, sin embargo, que era muy conveniente ocuparlo, fortificándolo sólidamente, ya que suponía que éste era el puesto más importante y que con él tres batallones y cuatro escuadrones allí acampados, se contrarrestaría cualquier cuerpo de ejército cuatro veces superior.

Un nuevo informe se presenta a la vista del ministro de la Guerra, para que S. M., en último término, decida. En él su autor —no va firmado, pero es persona con directo conocimiento de la situación, quizá el ingeniero director de la región— dice que Bordick funda su idea en un principio que no ve pueda tener lugar en el presente, el que los ingleses intenten el desembarco y asedio de Cartagena con su ejército. Por ello, no considera sean por ahora necesarias las propuestas obras, ni tanto aumento de tropa como indica para resguardar aquel difícil desembarco, mayormente con la escasez de medios y tropas en que se halla el país; considera buena idea, sin embargo, el ocupar con alguna tropa los puntos que propone Panón. Como el marqués de Caylus debe pasar a aquella plaza, piensa que se le podría indicar lo reconociese con el acuerdo del ingeniero y dispusiese lo más conveniente para la defensa de aquel paraje, dejando para después el examen de las fortificaciones que propone Bordick, a pesar de que por su gran altura, no podría la artillería hacer el efecto que con ellas se pretende (38).

Caylus manda hacer un reconocimiento a varios peritos en la materia para que consideren lo más conveniente.

El gobernador militar de la plaza envía al ministro de la Guerra el informe que le ha pedido, en el que expone su opinión sobre la ocupación del monte: «No sólo es útil como se pudo ver en el reconocimiento mandado hacer por Caylus, sino muy conveniente, como lo considera el bri-

---

(38) *Ibidem.*

gadier don Alexandro Magdonet, el sargento mayor de esta plaza don Fernando Moscoso, el ingeniero don Estevan Panón que concurrió al proyecto, y otros muchos oficiales de experiencia, y dicen que el que posea Galeras será señor de Plaza y Puerto, y teniendo qué tirar y qué comer, muy difícil la empresa de desalojarlo, especialmente si se proyecta para 200 hombres (aunque el rey gastase algo más); no sólo la Plaza y Puerto, sino el Castillo, a quien también domina aunque a alguna distancia, descubre a yguualmente parte del puerto de Escombreras, Argamecas grandes y chicas; el canal de la entrada del Malecón y enfila la gente que marchase al abrigo del trincherón que se a formado para contener las aguas de las avenidas de las Ramblas» (39). Prevalece al final el criterio de que se construya.

Aumentados así los proyectos, a más de las obras ya comenzadas, Panón no tiene tiempo de atenderlo todo, por lo cual para ayudarlo, se manda venir a la ciudad al ingeniero en jefe don Nicolás Bodin. Se teme además que la escuadra inglesa intente alguna operación contra el puerto y sus navíos.

Propone el recién llegado para que se ocupe pronto el monte de las Galeras, que se haga una vía para subir a él, y desde allí comunicar con la batería del Collado o Espalmador Grande; se construye un camino ancho y suave, que según el propio Bodin se finaliza el 20 de abril de 1740 (40). De él piensa sacar dos ramales, uno efectivamente hacia la batería del Collado y el segundo, al rellano de la loma inferior del monte, que domina el Malecón y sus avenidas.

Sin embargo, no hay dinero, y las obras de Galeras quedan en segundo término y a partir de ellas se hacen economías. Se dice, por ejemplo, que de los 24.500 reales que Bodin considera necesarios para su construcción, se pueden excusar algunos miles, ya que por la desmesurada altura del monte, no puede ser batido, y por ello bastará con que el reducto se haga de faginas y tierra, cuyo coste se cifra solamente en 2.435 reales. En el estado en que Bodin da estos datos, se adjudican 12.970 reales para un cuartel en su cima, que pueden suprimirse igualmente porque en el citado reducto no se necesita poner tropas, si no es caso preciso, y entonces estarán como pudieren. También la cisterna suplida por algunas pipas de agua para que beban los soldados (41).

Para este monte, había proyectado Panón «... ha demás de ocupar su maxima altura con el reducto que idea V. E. conviene se le aumente el puesto avanzado I y baterías H y L siendo así que la de L (a los pies de la ladera, junto al Malecón) es inescusable, respecto que su situación es en un llano a un tercio de monte; parage el más aventajoso, que la naturaleza puede producir, respecto, a que no hay Barranco, Montones de Tierras, avenidas de las Algamecas y Campo de su Inmediación que no descubre y bate; así parece inescusable la execución de dicha Batería L;

(39) Pando a Montemar, 29-3-1740. A.G.S., sec. G. M., leg. 3713.

(40) Bodin a Montemar, A.G.S., sec. G. M., leg. 3177.

(41) Estado general de gastos. Bodin a Caylus, 1-7-1740. A.G.S., G. M., 3713.

la qual se puede comunicar con dicho Monte, mediante una muralla sencilla con aspilleras, que siga la dirección de los Barrancos» (42).

El total de los gastos para las fortificaciones de Cartagena se cifran en este año en 220.653 reales de vellón y 32 maravedís, según el informe mandado hacer por el marqués de Caylus.

En la Podadera mientras tanto, se trabaja fiestas, domingos y parte de la noche; Panón espera que se concluyan próximamente sus plataformas alta y baja, y luego que S. M. determine almacenes y cuarteles, se trabajará en ellos.

El comandante general de Orán le envía dos minadores para más rapidez en la excavación. La parte superior está haciéndose capaz para 12 ó 14 cañones, y la inferior para 8 ó 10.

El interés del marqués de Caylus está sobre todo en ella, pues sigue considerándola la de mayor efectividad defensiva, mucho más que la de Trincabotijas, que no goza de tantas simpatías, desplazada por las baterías proyectadas para Escombreras.

Al llegar Bodin a Cartagena se encarga también de las obras de la batería de la punta de Levante, cuyo parapeto planea elevar dos pies más alto, en la batería baja, para reforzarlo y dejarlo con más perfección y seguridad.

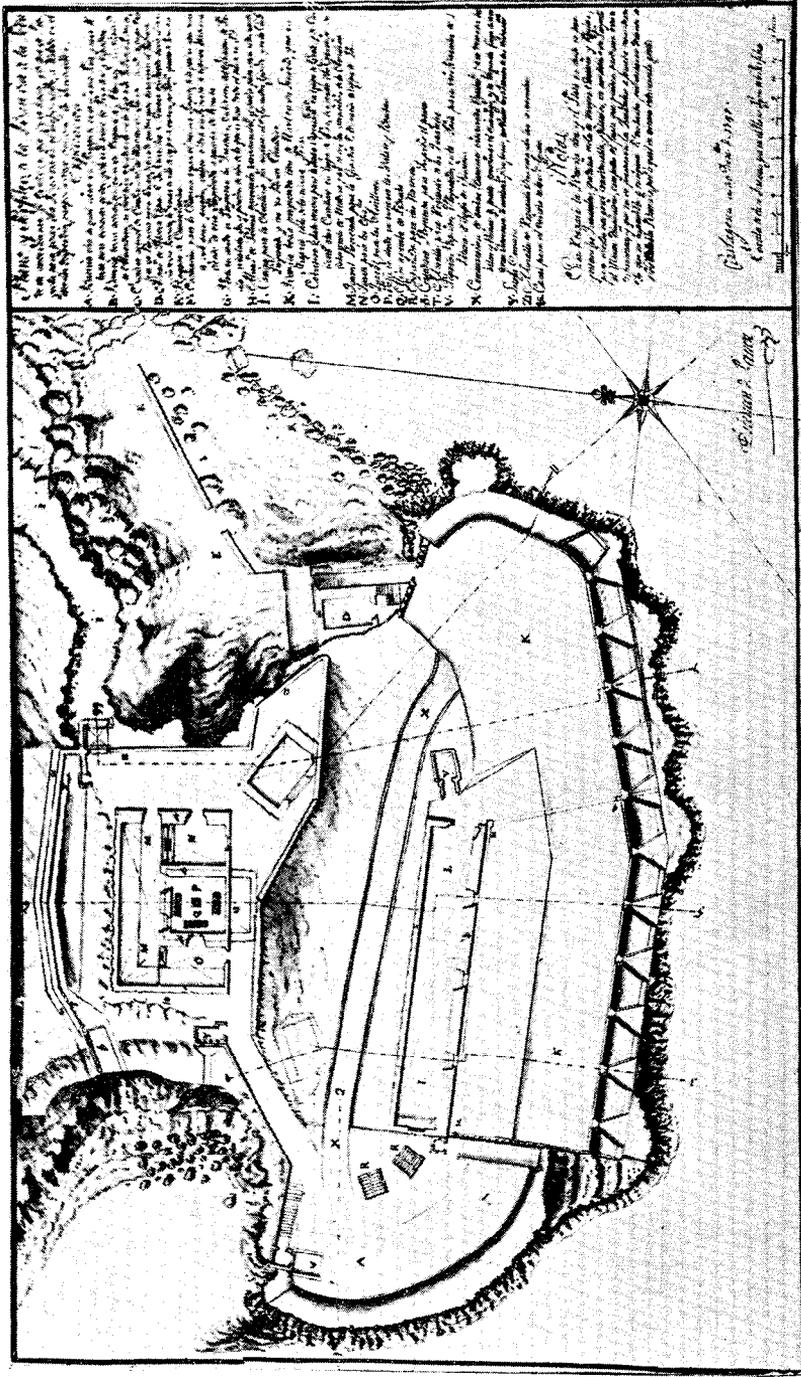
Ello supone un aumento de los gastos, y se oyen cada vez más continuamente las quejas porque no hay medios con que proveer las obras.

La batería baja de la Podadera se termina, pero no se llegan a construir los almacenes ni los cuarteles porque no hay dinero. El rey manda librar para las obras 15.000 reales de vellón.

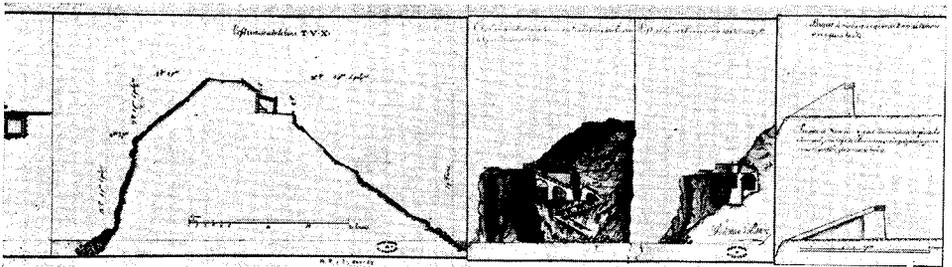
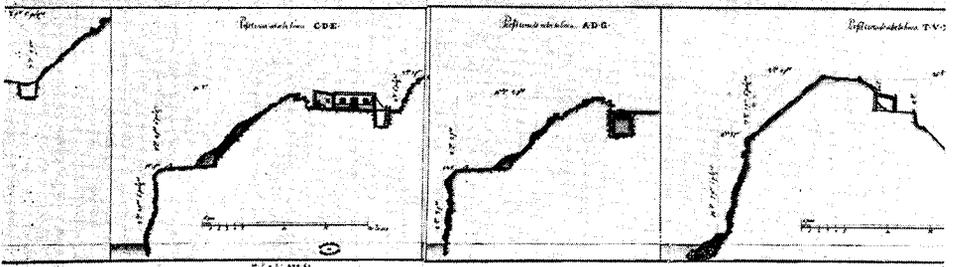
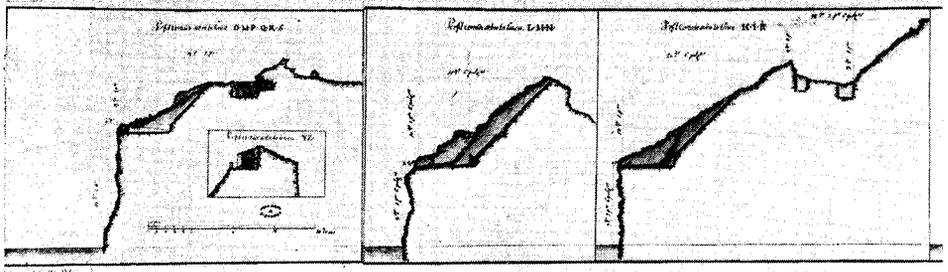
Veamos ahora, para una mejor comprensión del estado de las obras de fortificación del puerto, un informe que sobre ello hace Panón a don José de Campillo, secretario de Marina, que se lo ha pedido. Tiene fecha de noviembre de 1741, y se acompaña con un plano para mejor seguir en él su descripción, el cual por sus pequeñas dimensiones, que dificultarían la lectura, no se incluye aquí, ya que la descripción que da Panón puede seguirse en el plano de Feringán, posterior en unos años.

«... el Castillo de Trincabotijas F que es la única defensa para el puerto de Escombreras A es, por su demasiada eminencia, de ninguna utilidad, y sólo se puede aser caso de los dos morteros que tiene; dicho Castillo esta cerrado por su gola de una muralla sencilla de piedra, y lodo, y dominado de la altura imediata de sus espaldas; tiene este a media altura del Mar una Batería C abierto por su gola, y elevado de ella cerca de treinta Tuestas, cuia Bateria miro igualmente de poco servicio; á este lado sigue el Castillo de Santa Ana H capaz de treze piezas de Cañones, es cerrado sencillamente por su gola y igualmente dominado, pudiendo ser batido por toda una armada á la Vela; á este sigue las Baterias de San Isidro I y la de Santa Florentina K (con su comunicacion) capaz entrambas de treze piezas de Cañones, (pero oy contra mi digtamen se le ha quitado porcion de su Artilleria para subirla en la citada Bateria de Trinca-botijas),

(42) Panón a Montemar, 6-4-1740. A.G.S., G. M., leg. 3713.



Plano y perfiles de la batería de la Podadera. (E. Panón, 1741. S. G. E.)



Perfiles del proyecto de la batería de la Podadera. (E. Panón, 1739-1740.)

cuias dos Baterias se destinaron para defensa de la entrada del puerto, yguualmente abiertas por su golas, por hallarse dominadas por sus espaldas; A esta sigue la de San Leandro I capaz de trece piezas, sobre cureñas de Marinas) ó de onzes en las de Campaña; esta Bateria, es la principal respecto que no pudiendo entrar mas de un solo Navio á la vez, no puede ser esta Batida, sino al contrario enfilará el que entrare, y si éste le quiere dar el lado correra sobre la Laja V, cuia circunstancia acredita su utilidad, pero oy igualmente se le ha quitado porcion de su Artilleria, para llevarla á las otras. Siguiendo la misma disposición que las demás, siendo abierta y dominando en la misma Ensenada ai la de San Alejo, M, capaz de ocho piezas, la cual se ha construido poco haze, y la de San Nicolás, O (en la que se esta trabajando, con Moros) capaz de nueve piezas, y ambas al pie del Castillo de donde sacan su defensa, pero también abiertas por todos lados, y serian estas de mucha mas utilidad al no hallarse tan dilatadas de la entrada del puerto lo que excede á Ochocientas y Cinquenta Tuestas, y quatrocientas y ochenta, de su mas inmediato molaje; y en medio de estas dos ai la de San Carlos N de construccion antigua y mui arruinada y abierta, capaz de seis cañones. A esta sigue la de el empalmador grande que se ha construido dos meses hace por Direccion de Don Agustin Yturriaga Comandante de la Escuadra que entonces se hallava en este puerto y esto sin mi intervencion, cuia Bateria U es yguualmente abierta y dominada, y capaz de catorce piezas, pero sería esta Bateria mas a proposito para defender el mollaje a no tener al incombeniente que haciendo fuego lastimara yntimamente, las del lado opuesto, y por la misma razón las otras á esta; á su inmediacion tiene el Castillo de Navidad Y capaz de cinco piezas, cerrado de una simple muralla, y dominado por sus espaldas; y a este sigue la Bateria de la Podadera, ó San Juan Z la qual sera muy combeniente para defensa del arrimo de este Puerto; ympedir el Bombardeo, y Desembarco, que se puede hazer á las dos Algamecas J y A pero como esta puede ser batida á la Vela, por toda una Armada; y que tiene sus espaldas de peña muy ynmediata, y su parapeto provisional de Mamposteria (segun las ordenes de la Corte) es indispensable quitarle las citadas espaldas, y formarle su parapeto de la misma peña, y construirle los Quarteles, Algives, y demás edificios assessorios a ella, á cuiio fin he formado el proyecto para quando combiniere, y lo pidiere V. E. siendo assi que con esta Bateria, la de San Leandro, y la de Santa Florentina, por no poder ser estas arruinadas del enemigo me parece imposible sea forzada la entrada de este Puerto; la Bateria de San Fulgencio, es capaz de cinco cañones, es avierta y dominada, se construyo antes que la de la Podadera, para ympedir el Bombardeo y Desembarco en aquella ymediación.

Y Respecto que todas estas Baterias, y fuertes pueden ser innutilizados en logrando el Enemigo un desembarco, lo que puede efectuar en el Puerto de Escombreras, con facilidad, en no teniendo tropa que le impida, así por hallarse este tan desnudo, y apartado de la plaza; En consecuencia de la orden de la Corte formé dos proyectos para defensa de dicho Puerto, conserniente el primero en un fuerte y el segundo en una Bateria de diez y ocho cañones, cerrada, y fortificada por su gola, el qual puse en relieve,

y remiti á la Corte por via del Señor Marques de Cailus, en tres de Octubre del año prox. pass. cuja Bateria fue muy de la probacion de Exmo. S. Marques de Cailus, conforme parece por la copia adjunta, no obstante no he tenido orden alguna tocante á otros proyectos» (43).

Siete años después de los últimos datos reseñados, continúan ocupados los ingenieros en mejorar y perfeccionar las obras. Para ello se ha dado, en 1748, una dotación de 50.000 reales, que se han de repartir por los reinos de Valencia y Murcia. De todas las dotaciones, las de Peñíscola y Benicarló son las más elevadas. Cartagena les sigue a escasa distancia, con 11.712 reales adjudicados, aunque los que realmente han empleado exceden su presupuesto: 12.255 (44).

Este dinero ha sido empleado, por ejemplo, en reparaciones que se han hecho en Trincabotijas, en el cuerpo de guardia, el suelo y paredes de su cisterna... la comunicación de las baterías alta y baja está prácticamente arruinada en sus terraplenes, y se han empedrado para darle mayor consistencia. En Santa Ana, y San Leandro se han realizado también arreglos de este tipo. Dos garitas nuevas se han hecho en la Podadera y tiene compuesto sus tejados con tablas colañas y laguena. También se siguen los reparos en el Castillo y Puertas de la ciudad y varios arreglos más que han sido necesarios, y cuyos gastos han consumido en su totalidad el caudal señalado para el año (45).

Panón está ahora trabajando en Alicante como ingeniero en jefe y viene a Cartagena un nuevo ingeniero en segundo, don Pedro Torbe, que prosigue los reparos del castillo y fuertes, bajo la supervisión de don Sebastián Feringán, que es el ingeniero director de las obras del Reino de Murcia. En 30 de marzo de 1752 le aprueba S. M. el aumento de 8.079 reales de vellón para las obras del castillo, del que se ocupa fundamentalmente. En enero de 1755 comunica que sólo queda por hacer el parapeto para terminar con su reparación. Se comienzan también por estos años una serie de edificios destinados a cuarteles para la guarnición, almacenes, etcétera, como el Parque de las Maestranzas de Artillería, el Cuartel de Infantería, un almacén en la casa del rey, y asimismo, el Hospital de Marina. En la dirección de todas esas obras está Feringán. En las relaciones de gastos de esos años apenas aparecen ahora las baterías, a las que sólo se dedican pequeñas sumas para reparaciones menos importantes.

La falta de caudales aparece continuamente como reiterada amenaza, ya que se deben, según dice el Ingeniero Director, 7.125 reales a los operarios y a los destajeros por la labra de sillería y a los que entregaron los materiales. Sin embargo, los reparos de los fuertes están concluidos. Un nuevo documento firmado por Vodopich y dirigido al nuevo ministro de la Guerra, marqués de Esquilache, nos anuncia los temores nacidos de la última declaración de guerra a la Gran Bretaña, por lo que se entregan

(43) Informe de Panón a don José del Campillo, 13-11-1741. A.G.S., G. M., legajo 3713.

(44) «Nota de los caudales empleados en los reinos de Valencia y Murcia.» Carlos Desnaux... A.G.S., G. M., leg. 3713.

(45) Informe de gastos de 15 de enero de 1749. A.G.S., G. M., 3713.

a Juan de Llerena, comisario de Guerra de la plaza, los 162.871 reales consignados para construcción de nuevas baterías, cuerpos de guardia, reparos del castillo y para artillería (46).

No queremos finalizar este trabajo, sin reseñar un nuevo Informe, cuyo autor es don Sebastián Feringán, en el que describe nítidamente el director de las obras todas las construcciones del puerto, su estado en aquella fecha y la artillería que poseían. No hemos considerado necesario transcribirlo aquí porque incide en gran manera en muchas de las opiniones de Panón en su informe de pocos años atrás (47).

Con la clarividencia y los amplísimos conocimientos que le habían aportado los largos años de trabajo en esta ciudad portuaria, Feringán deja a don Sebastián de Eslava unas notas indicándole la urgencia de unas fortificaciones más amplias que defiendan no ya la ciudad, bien protegida con sus baterías que no muy fuertes sirven bien para el cruce de fuegos, sino para el Arsenal, comenzando por un recinto que reúna Plaza, Puerto y Astilleros.

«Directamente ni indirectamente he tenido orden para esta disposición, y conociendo quan importante es y que al fin se a de tomar probidencia sobre esta importancia, impelido del zelo y amor a la patria y servicio del rey, antes que termine el último tercio de mi vida me a parecido de mi obligación trasladar al papel mis ideas, por la practica y conocimiento que de estos terrenos tengo para adaptarles la correspondiente defensa, que si en mi tiempo no tengo el consuelo de verla establezida como conbiene, tendrán los que me sucedan este trabajo adelantado, para ampliar y mejorar lo que mis limitados talentos no alcanzen» (48).

(46) Feringán a Caylus, 20-5-1755. Vodopich a Esquilache, 1-1-1765. A.G.S., G. M., 3211.

(47) «Estado de defensa en que se halla la plaza de Cartagena, su castillo, fuertes y baterías del puerto, castillo de las Aguilas y Torres de la costa del Reyno de Murcia.» 1759. Sección de manuscritos de la Biblioteca Nacional.

(48) Feringán a Eslava, 28-2-1758. A.G.S., sec. G. M., 3884. Vid. también MARZAL MARTÍNEZ, AMPARO: «Las fortificaciones de Cartagena en el siglo XVIII», *Revista de Historia Militar*, núm. 41, 1976.