

LA CARTAGENA DEL XVIII

Excelentísimo Sr. Rector
Excmas. e Ilmas. Autoridades
Señoras y señores:

Estar hoy aquí es para mí un honor especial. Por muchos motivos. Por la distinción con la que se me honra, por la ciudad en la que estoy, por el lugar venerable donde nos encontramos: esta Universidad Politécnica, antiguo Hospital de Marina, nobilísimo edificio que tantas cosas representa y que me sirve como eje central, como símbolo, para las palabras de agradecimiento que me propongo dirigirles hoy. Símbolo de una ciudad que una vez más, como ha ocurrido otras veces en sus tres mil años de historia, renace lenta y dolorosamente de sus ruinas y mira de nuevo hacia el futuro con esperanza. Y es para mí muy importante que este acto se celebre exactamente aquí, en el corazón, por así decirlo, de la Cartagena que, a mi juicio, contiene lo más brillante de nuestra historia moderna: Hospital de marina, Muralla, Arsenal, cuarteles. La Cartagena del siglo XVIII, verdadera cuna de la actual, y que se mantiene pese a todo en estas viejas piedras, en esta hermosa arquitectura que ni siquiera años de especulación, de estupidez y de ignorancia han logrado echar por tierra. De esa imponente Cartagena dieciochesca que miraba al mar, a medio camino entre lo civil y lo militar, y que cuajó de forma espléndida gracias al esfuerzo de hombres inteligentes y sabios que combinaban el amor a su patria con el amor a las ciencias y al progreso, pretendo hablarles hoy. De su gloria, de su decadencia. De su presente y su futuro.

Un apunte sobre la palabra decadencia, antes de seguir adelante. La culpa no siempre ha sido de Murcia. O mucho menos de lo que se sostiene en Cartagena. En las cartas de Ascensio Morales, enviado por Fernando VI en 1751 para el estudio y descripción de la zona, puede leerse un comentario que hace poco honor al carácter cartagenero: *“Los naturales de la ciudad, que por la desidia del lustro de su patria se han acreditado por enemigos de ella”*. Y eso es cierto. Lo era, y lo es. El odio a las murallas, por ejemplo, que para el habitante de esta ciudad siempre fueron símbolo de opresión urbanística y militar, acarrió la pérdida irreparable de muchas cosas: lienzos de muralla, puertas del Muelle, de Madrid y de San José. Morales denunciaba en su informe que los habitantes de la ciudad destruían el pasado para aprovechar los materiales y las piedras. La historia se repite hasta ahora mismo, cuando se ha seguido destruyendo el pasado para aprovechar los solares. Muchas fortunas particulares aumentarán o se harán nuevas en Cartagena en los próximos años gracias a esa destrucción del pasado y la memoria que está en la naturaleza misma del cartagenero, tanto por codicia o interés como por desidia.

Y sin embargo, qué siglo, el XVIII. Y qué ciudad. Qué fascinante historia la que arranca casi al comienzo, en la guerra de Sucesión. En 1706, la ciudad, pronunciada por la casa de Borbón en detrimento de la de Austria, cae en poder de los ingleses por traición del cuatralbo conde de la Cruz de los Manueles, y éstos se quedan durante dos meses. Gente práctica, conscientes de que una ciudad vale lo que cuesta a los atacantes controlar las alturas desde las que batirla, se ocupan de fortificar Atalaya y San Julián, lugar este último donde, junto a fortificaciones más modernas, aún existe la torre redonda construida por los hijos de la pérfida Albión. Recuperada la ciudad por el duque de Berwick, la Cartagena ilustrada y moderna, la del XVIII, nace propiamente, o empieza a hacerlo en 1726, fecha clave del plan sometido por Patiño al rey Felipe V. Cinco años después, en 1731, coincidiendo con el declive de las atarazanas de Barcelona (nada casual en una ciudad que había apoyado al archiduque Carlos) y otras causas políticas y económicas, como la mayor proximidad a África y al Estrecho, empieza la construcción del Arsenal, que se prolongará hasta 1782, constituyendo ese período

el acontecimiento más importante en la historia de Cartagena desde su toma por Escipión (posiblemente más todavía) que marcará la ciudad dándole impulso para dos siglos y medio, pese a sus altibajos, y llevándola hasta lo que, para bien o para mal, es hoy.

Ya en la primera mitad del siglo XVIII, con la expedición a Orán de 1732, y una larga historia a las espaldas relacionada con la actividad naval española, Cartagena juega, como ha jugado, un papel clave. Pero es cierto que a partir de este momento, el papel es imprescindible. En los cincuenta y un años en que tarda en construirse el Arsenal, la ciudad crece y se consolida, y los 10.000 habitantes censados en la ciudad y su campo a principios del XVIII (2.830 en la ciudad, en 1713) pasa a los 28.467 del catastro de Ensenada en 1755, sin contar guarnición, esclavos ni presidiarios, y a los 50.000 del catastro de Floridablanca en 1786, con una altísima tasa de matrimonios debida a la mano de obra joven, a los soldados y a los marinos. En esa época, la que en Cartagena queda para vestir santos y no se casa, es porque no quiere.

De Cartagena, además de salir expulsados a lo largo del siglo (interesante las muchas veces que hemos hecho de puerta de salida histórica) el ministro Esquilache y los jesuitas, salen también dos de las grandes expediciones militares mediterráneas del siglo XVIII: la citada de Orán, plaza que fue sangría para Cartagena en esa época, causando a esta ciudad no pocas viudas y huérfanos, y la desastrosa de Argel de 1775, entre cuyos 4.000 muertos se contaron, también, no pocos cartageneros. Ambas expediciones marcan hitos de una larga campaña, la de la corona española contra los piratas marroquíes y argelinos, en la que Cartagena constituyó pieza básica con sus barcos y sus hombres. Y de hecho esa proximidad norteafricana, la amenaza pirata, fue una de las cuatro razones generales que hicieron a Cartagena como fue y como es, plaza fuerte amurallada y base naval extraordinaria: la necesidad de la defensa de las costas y el socorro a las plazas norteafricanas, el tráfico naval militar (el comercial estaba restringido a Cádiz y luego a otros puertos españoles) con América y el Pacífico, la amenaza naval británica que se prolongó durante todo el siglo XVIII y la necesidad de un moderno arsenal de marina que iba a convertirse en el ojo derecho de la Corona bajo los Borbones.

Para su proyecto de un gran arsenal en la ciudad de Cartagena, el marqués de la Ensenada supo conciliar los talentos de extraordinarios ingenieros, arquitectos y marinos. La eficacia de Sebastián Feringan, el talento de Antonio de Ulloa la extraordinaria inteligencia de Jorge Juan (que hasta hizo de espía en Inglaterra, en una misión secreta que haría las delicias de un lector de novela de aventuras), convierten ese mes de agosto de 1749 en fecha fundamental para la historia de Cartagena. El Espalmador grande y el Espalmador chico, donde hasta entonces se reparaban las naves a la manera antigua, tumbándolas sobre un costado, fueron desplazados por los modernísimos diques ideados por Jorge Juan, accionados por máquina de vapor, primeros de su clase en todo el mediterráneo. Diques, por cierto, cuyos restos han sido destrozados y saqueados en fecha reciente, con motivo de obras en el Arsenal, sin que nadie moviera un dedo para rescatarlos.

Pero, en fin. Aquel arsenal que fue prodigio y admiración de todos trascendía el marco local, pues era un proyecto nacional. El afán de una España que pretendía, tras la decadencia de los últimos Austrias, recobrar su lugar en el concierto de las naciones. Por eso la monarquía borbónica no escatimó esfuerzos; y así, como consecuencia la magna obra se convirtió, también, en núcleo industrial y motor de la vida económica de la ciudad, a la que hizo viva, pujante y trabajadora. Influyendo además en el entorno: desde el esparto y cáñamo para la jarcia recogido en los pueblos cercanos hasta los gancheros que, por el Ebro, hacían bajar al Mediterráneo maderas del norte destinadas al arsenal de Cartagena.

Todo ello, por supuesto, tuvo su contrapartida negativa, a largo plazo, cuando llegó la crisis de final del siglo. Aquella magna industria creó una clase trabajadora “de nómina”, dependiente de un jornal por su trabajo en el arsenal y en las industrias complementarias de la ciudad, que cuando décadas más tarde sobrevino el desastre se vio desprovista y en la calle. Exactamente igual que tras la reciente reconversión industrial. Cuando la crisis económica hizo

estragos y Cartagena, acostumbrada a vivir de una nómina e ignorante hasta el suicidio sobre las duras lecciones del pasado, vio repetirse por segunda vez exactamente la misma historia, convirtiéndose en desolador panorama de solares, escombros y suciedad que todos recordamos de finales de los años 80 y comienzos de los 90.

Pero volvamos al siglo XVIII, en el que Cartagena fue lo que fue durante mucho tiempo, hasta que llegó la crisis con la decadencia de Carlos IV y su nefasto ministro Godoy, la ruina acarreada por Francia y el siglo XIX que empezó bajo tan malos augurios para España. Aún así, incluso durante el ocaso de la Ilustración y de aquel dieciochesco siglo de esperanzas, Cartagena siguió estando en primera línea de todos los grandes acontecimientos navales. No podía ser de otro modo. En las relaciones de todas las guerras y combates aparecen navíos de Cartagena, contruidos o basados aquí, y entre sus dotaciones figuran nombres y apellidos cartageneros, algunos de los cuales todavía están en el listín telefónico de la ciudad, y que hace dos siglos, o dos siglos y medio, estuvieron vinculados a combates y batallas navales como Tolón, San Vicente, Finisterre, entre otros, y Trafalgar, que es donde en mi opinión muere de verdad ese siglo XVIII moderno, ilustrado, que en Cartagena tuvo su mejor y más lucido florón, y cuya agonía se prolongará aún tres años más, hasta la guerra de la Independencia que marca, con el retorno del más nefasto rey de la historia de España, el infame Fernando VII, el retorno de la oscuridad y las cadenas y el fin del sueño de progreso y libertad que algunos hombres cultos, inteligentes y honrados acariciaron durante el que se llamó, y aquí lo fue especialmente, dentro de lo que cabe, siglo de las luces.

Unas pocas cifras. Para hacernos idea de lo que significó el Arsenal de Cartagena en la marina española del XVIII, diremos que de él salieron, en ese siglo, 20 navíos, 24 fragatas y una buena cantidad de bombardas, jabeques, galeras y embarcaciones menores. Y adecuado símbolo de esa época, y de su declive finisecular son dos de los navíos de setenta y cuatro cañones contruidos en el arsenal de Cartagena, el San Justo y el San Ildefonso, respectivamente en 1779 y en 1785. Ambos se batieron en el combate naval de Trafalgar llevando cartageneros a bordo (no sería la última y desgraciada vez), sobre todo el segundo, el San Ildefonso, que peleó durante cinco horas batiéndose sucesivamente con cinco navíos ingleses, en algún momento con tres de ellos a la vez, y que arrió la bandera después de una defensa encarnizada, desarbolado de todos los palos menos el trinquete, y con la cifra (en aquel tiempo el coraje se medía con esas tristes estadísticas) de 34 muertos y 150 heridos a bordo.

Pero volvamos de nuevo atrás. Seguimos a mediados del siglo XVIII, España es todavía una potencia de orden mundial, y en torno a su arsenal de marina cuaja la gran Cartagena. En 1762 empiezan las obras del Hospital Real (en el que estamos), en 1777 las del Parque de la Artillería, en 1789 el Colegio Cuartel de Guardiamarinas (hoy gravemente desfigurado) y el cuartel de Antiguones, la plaza de armas y principal espacio castrense de la ciudad, hoy reconvertido, o en vías de serlo, a principal espacio universitario, y esperemos que también cultural, de la ciudad. Pero refiriéndonos al XVIII, y hablando de cultura, justo es señalar que La Marina entonces es culta. Y digo culta de verdad. Hay expediciones decisivas, estudios revolucionarios. Hay marinos que son astrónomos, científicos, botánicos. Por eso no es de extrañar que, además de la Escuela (estudios politécnicos) de Guardiamarinas, fundada a pocos pasos de aquí, Cartagena cuente también con un jardín botánico (del que me gusta sospechar algún resto en los árboles de la muralla y el paseo del muelle) que se mantuvo entre 1788 y 1808 ó 1810 y estuvo situado precisamente bajo la muralla, en la zona final hacia Santa Lucía, justo aquí debajo.

Casi todo, por no decir todo, este impulso militar y urbanístico que, entre otras cosas, termina por convertir a Cartagena en una perfecta exposición del “sistema abaluartado de la escuela española” fragua bajo el reinado de Carlos III, al que si es cierto que se califica como el mejor alcalde de Madrid yo me atrevería también a llamar el mejor alcalde de Cartagena. Y el más evidente símbolo de ese mecenazgo e interés por convertir la ciudad en joya de la Corona,

aparte de deberse al talento y la lucidez de marinos ilustrados, arquitectos e ingenieros hábiles y ministros capaces, es la muralla que aún llamamos de Carlos III, y con plena justicia.

Aunque por desgracia la incuria ciudadana y la especulación salvaje hayan borrado ese panorama, en los antiguos grabados y vistas de Cartagena aún es posible apreciar la belleza y empaque del conjunto que en el siglo XVIII se asomaba al mar, con los volúmenes sin precedentes del Hospital Real, el Colegio de Guardiamarinas y la Muralla, todo ello bajo la mole del monte y el castillo. Y fue la decisión de Carlos III, al construir la muralla que tenemos a pocos metros de aquí, la que hizo que la ciudad, tras siglos de vivir de espaldas al mar, se asomase por fin a éste. Los balcones y miradores sustituyeron a las rejas y la ciudad ganó un frente al mar, un espacio urbano habitable que le imprimió nuevo carácter. Si bien es cierto que (de nuevo el enemigo que el cartagenero lleva dentro) aunque prosperó como espacio urbano, la muralla, o el paseo sobre esta, nunca terminó de cuajar en cuanto a hostelería, comercio y vida pública, quedando limitada a zona de residencia y a paseos. Hasta este último carácter se ha perdido algo en los últimos veinte años, con la degradación de la zona colindante, y aún no se ha recuperado del todo, ni siquiera con la rehabilitación reciente de la muralla y el puerto deportivo y la zona de esparcimiento que se encuentra al pie de esta.

Tal vez ese desprecio a la muralla se deba a que la vista ya no acompaña: quienes vivimos la Cartagena de los años 50 y 60 podemos comparar con mayor propiedad la espléndida vista del puerto de que se gozaba entonces con la espantosa cortina de edificios que ahora ocultan el paisaje, contruidos con absoluto desmadre e impunidad, sin que las autoridades en su momento responsables de esos desaguisados respondieran nunca de semejante atentado al buen gusto, a la historia y al paisaje. De semejante canallada.

Pero también es cierto que cada cual tiene lo que se merece. Tampoco los cartageneros han movido un dedo para impedirlo, ni protestado apenas, salvo contadas excepciones, al verse privados de ese patrimonio paisajístico. Ni tampoco han valorado nunca en exceso con su presencia, ni siquiera cuando los rótulos de restaurantes aún no tapaban la vista, el paseo a lo largo de la espléndida muralla. Quizá por ese odio, o desprecio (paradójico, si bien se mira) al carácter militar que el cartagenero atribuyó siempre a las murallas en general, hasta el punto de que las puertas de la ciudad fueron demolidas a principios del siglo XX, entre cerriles aplausos públicos y parabienes de la corporación municipal. Lo que demuestra que en todos los tiempos se cocieron habas. O michirones.

En cuanto a la muralla, hoy, de la magnífica obra de Carlos III sólo quedan tres lienzos: el noroeste que protege el Arsenal hasta la Algameca, el frente del mar y el Batel. E incluso la restauración de estos dos últimos lienzos se acometió con la insólita y salomónica decisión (yo añado los adjetivos de impropia y absurda, porque opinar es de hombres libres) de aplicar dos soluciones diferentes para un mismo conjunto arquitectónico, anulando así la belleza de una fortificación limpia, ininterrumpida e intacta.

Pero no es sólo la muralla de Carlos III lo que, con visitantes o sin ellos, con soluciones más o menos adecuadas, errores o aciertos, da a esta zona de la ciudad su carácter imponente y su valor arquitectónico e histórico. Porque sobre ella se encuentra también el hoy llamado por muchos edificio de Intendencia, originalmente Colegio Cuartel de Guardiamarinas, obra realizada a partir de 1789 según proyecto de Juan de Villanueva. Desgraciadamente (y siempre volvemos a lo mismo) la falta de cuidado, la permisividad y tantos otros elementos tradicionales cartageneros dieron lugar a que la excesiva altura de los edificios modernos de la calle anule la escala monumental del edificio de Guardiamarinas en el espléndido contexto de la muralla, empequeñeciendo la escala del castillo de la Concepción y disminuyendo el bello efecto de las terrazas y jardines de su ladera.

Por suerte, nada ha podido anular la majestuosidad del Hospital Real o de Marina. Al contrario. Toda la parte este de la muralla, revalorizada por una cuidada y rigurosa, dentro de lo posible, restauración histórica de los lienzos correspondientes, realza la belleza del edificio del hospital y del cuartel de Antiguones contruidos a partir de 1783. Y el magno proyecto

concebido para la antigua plaza de armas de la ciudad, al otro lado de este edificio donde nos hallamos ahora, nobilísima pieza maestra de la Universidad Politécnica de Cartagena, hace albergar esperanzas de que el conjunto hospital, cuartel, anfiteatro (hoy aún plaza de toros), haciendo compatibles en un mismo espacio edificios y lugares separados por veinte siglos, ponga a salvo los magníficos restos de tantos lamentables naufragios de la conciencia y las historias cartageneras, creando aquí un espacio tan ejemplar como el constituido por el lienzo de levante de la muralla que se conserva en la cuesta del Batel, cuya belleza y armonía castrense, el rigor (en términos generales) de su paisaje histórico, su belleza desde los puntos de vista cultural y turístico, son un ejemplo de lo que todavía puede hacerse en esta ciudad a poco que se le apliquen el sentido común y la memoria.

Porque resulta indiscutible que el amurallamiento de la ciudad, su fortificación y su carácter militar, con esa combinación de muralla, castillos, baterías y arsenal, fruto del talento de ingenieros como Feringan, Vodopich y Panón y de marinos ilustrados como Jorge Juan y Antonio de Ulloa, es lo que caracteriza de modo espléndido a esta ciudad en el XVIII, hasta el punto de que ni siquiera la desidia, ni la incompetencia, ni la especulación, ni la poca vergüenza han logrado eliminar ese carácter monumental y extraordinario. Gracias a eso, vista desde el mar, que es como hay que verla, Cartagena sigue teniendo aspecto de ciudad inexpugnable: ese aspecto imponente que adquiere en el último tercio del setecientos, y que se basa en cuatro elementos clave: bocana, muralla, arsenal, castillos.

Por suerte, los estrictos principios y ordenanzas militares, la función castrense de las alturas cartageneras, mantuvo siempre el entorno de éstas despejado. El mismo principio que permitió que la cuesta del Batel mantenga su aspecto imponente de glacis militar ante un baluarte del siglo XVIII en el que, por suerte, a nadie se le ha ocurrido plantar árboles.

Pero no es sólo eso. Afortunadamente, pese a lo perdido, estropeado u oculto, quedan suficientes referencias dieciochescas que, mal que bien, aún es posible distinguir a simple vista: El fuerte de Navidad, clave para defender la bocana del puerto en combinación con la peligrosa losa que había entonces cerca de la mediana, y con la batería de Trinca Botijas al otro lado. Un fuerte ése, el de Navidad, con su bella entrada y las magníficas vistas de sus troneras, hoy miserablemente arruinado, pidiendo a gritos una rehabilitación que permita su vista por el público y le devuelva su carácter histórico y monumental.

Pero incluso con desidia y ruina incluidas, el panorama sigue siendo magnífico. Cartagena, desde el mar, pese al engendro naval en forma de caja de zapatos construido en el dique de Curra (cuando escribí este discurso aún no había visto el nuevo carenero) y a las desalmadas construcciones de la primera fase del nuevo puerto, algún restaurante y el, a mi juicio, desafortunado diseño exterior del club náutico, conserva el aspecto de lo mucho que fue: la muralla, Antiguones, Guardiamarinas, el antiguo cuartel de Instrucción, antes presidio. Este Hospital Real. Y todo el conjunto, vigilado por los arrogantes castillos: Galeras, San Julián, Moros y Atalaya, en especial estos dos últimos, construidos respectivamente en 1774 y 1773, basados en el principio llamado “de los padrastrós”: la necesidad de hacer inexpugnables, o disputar a posible atacantes, las alturas desde las que se podía entonces batir el interior de la ciudad. Principio que se reveló clave un siglo más tarde, en la guerra cantonal, cuando la rendición del castillo Atalaya descabelló la resistencia de la ciudad frente a las tropas del gobierno central.

Las huellas de todo eso, que aún advertimos hoy con mucha nitidez, están por todas partes, en la literatura militar y naval de la época, en la cartografía, en los grabados de los libros de viajes. Hasta figuran sus referencias en los derroteros navales. Como el de Tofiño, donde, aparte del espléndido mapa o carta del puerto y la ciudad de su Atlas Marítimo, grabado en 1788, que es una joya para comprender la ciudad en plena madurez urbanística y militar dieciochesca, en su *Derrotero de la costa mediterránea*, con las instrucciones de navegación para entrar en el puerto de Cartagena, figuran referencias como el castillo de Santa Ana, la enfilación con la esquina NO del Hospital, el fuerte de Navidad, la torre del Cabildo

(inmediata al muelle, blanca, con un reloj en el chapitel), el almacén de pólvora, la batería de Trinca Botijas y el fuerte de la Podadera.

Por eso es tan urgente preservar lo que nos queda. Si en 1752, durante la construcción del Arsenal, se llevaron a Madrid cajones cargados con fragmentos arqueológicos, se estudiaron lápidas descubiertas y se catalogaron monedas griegas, cartaginesas y romanas, en el año 2000, como dije, se destrozan, pierden y revenden de forma miserable, sin que nadie haya exigido responsabilidades, los restos de los diques de Jorge Juan. Y aunque algunos proyectos siguen adelante (con dificultades, pero siguen), otros, como la necesaria rehabilitación y traslado del Museo, Archivos y Biblioteca Naval a dependencias dignas y adecuadas, se encuentran en vía muerta, sin futuro y sin esperanza, para daño de los jóvenes a quien se escamotea su propia historia y para vergüenza de los mayores que callan y consienten, culpables.

Aunque para su oprobio se empeñe en vivir de espaldas al mar que le dio todo cuanto es, Cartagena es la Marina y la Historia, y sin ellas no es nada. O es una huérfana analfabeta que ignora todo de sí misma y de quien la engendró. Esta universidad, este antiguo Hospital Real, esta muralla bicentenaria, miran al mar. Pese a lo que estiman los indocumentados, los demagogos y los estúpidos, aquí, como en muchos otros lugares, la Marina, el puerto, el arsenal, la arquitectura, la historia, ya no son conceptos militares. Son hechos culturales objetivos, cuya conservación, estudio y conocimiento son necesarios. A la Cartagena del siglo XXI corresponde salvar los restos de toda esa larga y venerable memoria del XVIII, restos que este lugar prueba que son muchos y muy nobles. Y le corresponde hacerlo con buen gusto. Con dignidad. Con decencia.

Muchas gracias.